4
1965
ANUL XI



Proletari din toate țările, uniți-vă!

Sport și TEHNICĂ

REVISTĂ LUNARĂ A U.C.F.S. DIN R. P. ROMÎNĂ

COMUNICAT

Comitetul Central al Partidului Muncitoresc Romîn, Consiliul de Stat și Consiliul de Miniștri ale Republicii Populare Romîne anunță cu adîncă durere încetarea din viață, în ziua de 19 martie, orele 17 și 43 minute, după o boală grea, a tovarășului Gheorghe Gheorghiu-Dej, prim-secretar al Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Romîn, președintele Consiliului de Stat al Republicii Populare Romîne, fiu credincios al clasei muncitoare si al poporului romîn, conducătorul iubit al partidului și poporului nostru.

COMITETUL CENTRAL
AL PARTIDULUI
MUNCITORESC ROMÎN

CONSILIUL DE STAT
AL REPUBLICII
POPULARE ROMÎNE

CONSILIUL DE MINIȘTRI
AL REPUBLICII
POPULARE ROMÎNE

GHEORGHE GHEORGHIU-DEJ





Plute pe Bistrita

Itinerar turistic auto-moto

Vişeul de Sus — Borşa — Pasul Prislop — Cîrlibaba — Iacobeni — Vatra Dornei — Broşteni — Poiana Teiului — Tg. Neamţ (sau Bicaz) — Piatra Neamţ — Bacău.

Dezvoltarea motociclismului şi automobilismului în ţara noastră ridică o serie de probleme importante, dintre care reţinem atît problema cunoaşterii unor noi itinerare interesante, frumoase, practicabile, inedite, cît şi pe aceea a vizitarii principalelor obiective turistice, social-culturale, industriale, intîlnite pe aceste trasee. În rîndurile ce urmează ne propunem să vă prezentăm un itinerar care leagă Maramureşul de Bucovina şi de Moldova de Sus, urcă pe valea Vişeului, pentru ca apoi să coboare pe valea Bistriţei.

În Vişeul de Sus, oraşul pe care ni l-am ales ca punct de plecare în călătoria aceasta, se poate ajunge din următoarele centre: **Baia Mare**, urmînd drumul naţional 18 (126 km, **Cluj**, pe D.N. 1 C pînă la Dej, apoi pe D.N. 17 pînă la Beclean (29 km), şi mai departe pe drumul regional (82 km); de la **Tg. Mureş** fie prin Cluj (115 km), fie prin Reghin (D.N. 15— 32 km) — Bistriţa (D.N. 15 A — 59 km) — Năsăud (24 km) — Vişeu (72 km); de la **Oradea (Timişoara, Arad)** prin Satu şi Baia Mare — 203 km.

Ajunşi în Vişeul de Sus verificăm amănunţit autovehiculul care ne va fi tovarăş de călătorie mai bine de 350 de km, după care facem plinul de benzină şi ulei, căci pînă în Vatra Dornei avem 118 km. Părăsim Vişeul de Sus, îndreptîndu-ne spre Borşa, rulînd pe D.N. 18 care leagă Sighetul Marmaţiei de Iacobeni. După 12 km parcurşi pe pitoreasca vale a Vişeului ajungem in comuna Moişeiu, aşezare cunoscută ca un mare centru de prelucrare a murelor, smeurei, fragilor şi a altor fructe de pădure, unde intîlnim drumul ce vine de la Cluj. În centrul comunei un monument cinsteşte amintirea celor 29 de ţărani maramureşeni ucişi de fascişti în 1944 pentru ajutorul dat partizanilor ce luptau împotriva cotropitorilor. Trecem prin Borşa, care se întinde aproape 8 km de-a lungul Văii Vişeului, pentru ca apoi spre sud să ne apară în toată măreţia lui vîrful Pietrosul Mare, cunoscut şi sub numele de Pietrosul Rodnei (2 305 m). Pentru amatorii care doresc să facă o ascensiune pe Pietrosul, poteca începe de la km 11+400 (timp necesar 8 ore).

De la Borşa şi pînă la complexul turistic Borşa (unde-i recomandabil un popas de cel puţin o zi) mai avem de parcurs 13,5 km trecînd prin satele Gura Repedei şi Poiana Borşei.

Complexul turistic Borşa, **considerat pe drept cuvînt cea mai importantă bază turistică a regiunii Maramureş, se recomandă ca unul din cele mai minunate locuri de odihnă din ţară. Situat în cătunul Gura Fîntînii, la altitudinea 850 m, el este format din două clădiri (hotel şi cabană cu o capacitate de 224 locuri), pîrtii de schi, trambuline etc., bufet** şi restau**rant-cantină deschise în permanentă. Pe lîngă micile excursii ce se pot face pe dealul Cercănelul pot fi organizate, dacă timpul ne permite, şi unele excursii de mai lungă durată. Spre exemplu itinerarul «Cascada** de pe **pîrîul Calului (1 240 m) — Poiana Stiol (1 523 m) — Pasul Prislop (1 413 m)», solicită 5—6 ore. Înaltă de aproape o sută de metri, cascada este una din cele mai frumoase căderi de apă din munţii noştri; din poiana Stiol, ne putem abate, două ore, ca să vedem Tăul din care porneşte Bistriţa.**

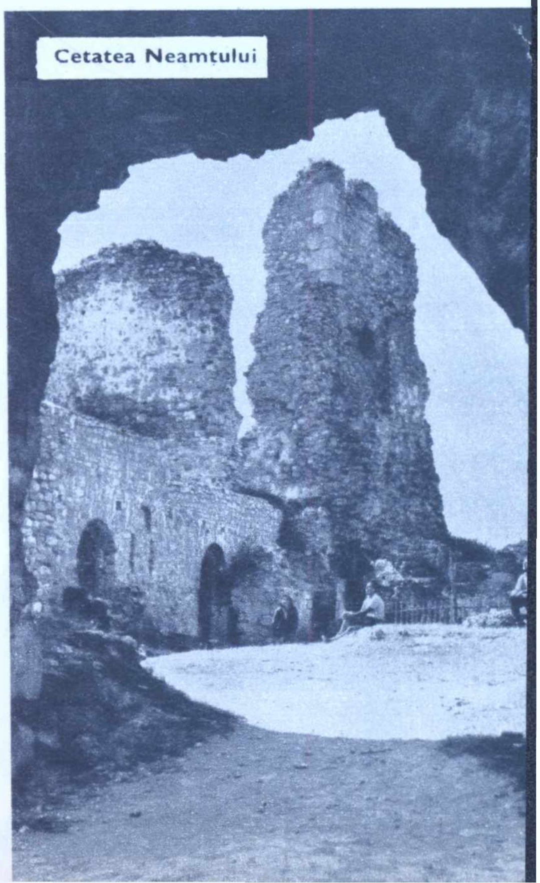
Cabana Puzdrele, situată pe valea Negoescului, la altitudinea de 1 540 m ne cheamă şi ea să o vizităm. Pentru aceasta urmăm poteca ce duce pe la pîrtia de schi de pe Buza Dealului şi pe valea Cimpoieşului (3—4 ore). Înapoierea se poate face fie pe acelaşi traseu, fie coborînd pe Valea Negoiescului în Poiana Borşei (2 ore), de unde pe D.N. ajungem în 1 1/2 ore la hotel. O altă variantă ne conduce la creasta principală a munţilor Rodnei (curmătura Galaţului 1 920 m), apoi spre Şaua Gărgălăului (1 925 m), se coboară spre nord, la stînga, în poiana Stiol şi de aici la hotel (6—7 ore).

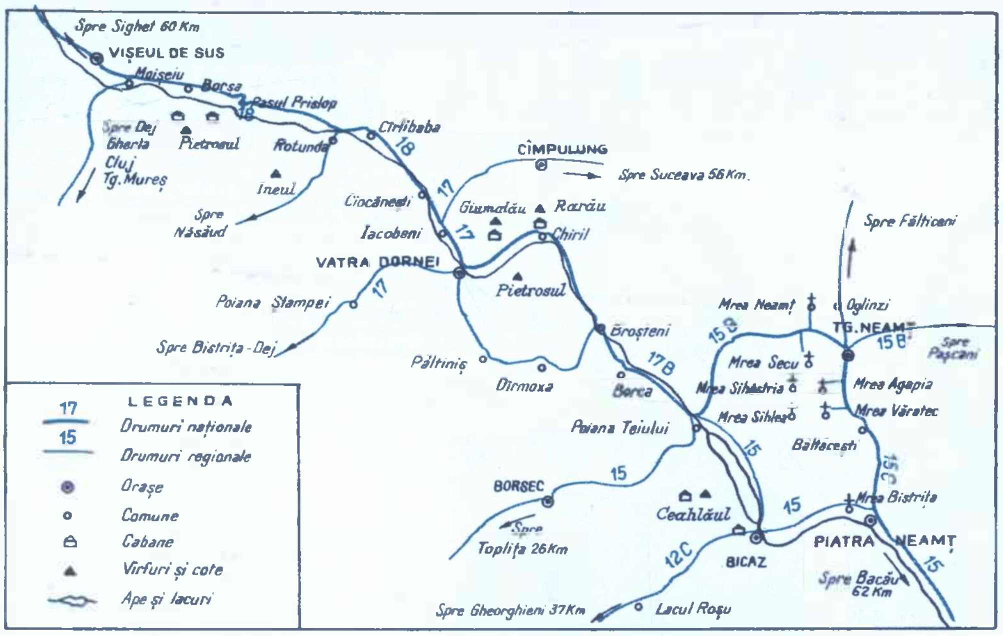
După un popas binevenit (în timpul căruia ne vom verifica din nou motorul, pentru a putea face faţă urcuşului şi serpentinelor ce ne aşteaptă la Pasul Prislop), ne putem continua drumul. Serpentinele ce urcă muntele Prislop încep, curînd, după ce părăsim hotelul. Pe parcursul celor 10 km pînă la vîrf se urcă o diferenţă de nivel de aproape 600 m, Pasul Prislop aflîndu-se la altitudinea de 1 413 m. În vîrf, pe întinsul platou, ne oprim din nou ca să se răcească motorul. Admirăm spre S—E impunătoarea piramidă naturală a Ineului (2 280 m). De jur împrejur bogata păşune, pe care într-una din zilele anului 1359 a străbătut-o şi legendarul Dragoş Vodă pe cînd trecea din Maramureş în Moldova, ne îndeamnă la odihnă mai lungă. Atenţi verificăm frînele, după care începem să coborîm serpentinele care conduc în valea Bistricioarei, la Tăul Tomnatic, format prin stăvilirea apelor cu ajutorul unui baraj de lemn. De aici, firul cristalin al apelor ia numele de Bistriţa Aurie. La Tăul de la Sesuri, apele Bistriţei se înfrăţesc cu cele de pe văile Bilei şi Sesuri, şi tumultoase se rostogolesc la vale, ţinîndu-ne tovărăşie. Înainte de a ajunge la Cîrlibaba, trecem prin comuna Rotunda, de unde, spre dreapta, un drum ne conduce la Năsăud (70 km); după aceasta privirile sînt atrase, pe partea stîngă, de Stînca Dracului, care marchează şi punctul de vărsare al văii Tibăului în Bistriţa.

La Cîrlibaba unde putem lua masa la restaurantul din centrul comunei se impune un nou popas. Pitorescul acestei aşezări situată într-unul din acele cîmpuri lungi unde, spune legenda, a făcut primul popas voievodul maramureşean Bogdan, este deosebit de întremător. De altfel, în amintirea acestui eveniment, pe o stîncă din mijlocul tîrgului a fost înălţat un monument.

Pornind din nou la drum, trecem pe lîngă lacul şi barajul de la Bitca (km 202), iar după 7 km prin satul Botoş, pentru ca apoi şoseaua naţională să treacă pe partea dreaptă a Bistriţei (căci de la Prislop şi pînă aici am venit pe partea stîngă). O nouă comună — Ciocăneşti — cunoscută datorită exploatării de mangan şi a fabricii de prelucrare a laptelui — ne intîmpină în drumul nostru. Mai tot timpul, ajungem din urmă şi întrecem convoaiele de plute, de pe care harnicii plutaşi îţi ureaza drum bun. La km 220 ne răsare în cale cătunul Horia, periferia iacobenilor, pentru ca după cîteva sute de metri, la o răscruce, să intrăm pe D.N. 17 (Suceava—V. Dornei — Dej). La stînga, şoseaua conduce la cabana Mestecăniş (situată la 1 223 m altitudine într-o minunată poiană din curmătura Obcina Mestecănişului). De aici, o minunată panoramă a Văii Bistriţei, a muntelui Giumalăul, Suhardul etc. se înfăţişează privirilor. Drumul naţional ne poate conduce, de asemenea, spre Cîmpulung Moldovenesc (28 km). Drept înainte, şoseaua asfaltată ne duce în centrul Iacobenilor, important centru minier, ale cărui mine se află în apropiere, la Arşiţa şi Nepomiceni. Trecem pe sub funicularul care transportă minereul la gară, pe lîngă

Cetatea Neamtului





depozitul de cherestea și gara locală și părăsim orașul. După 7 km străbatem comuna Argestru (km 228), de unde, pînă la Vatra Dornei, nu ne mai rămîne de parcurs decît 6 km.

Vatra Dornei: stațiune balneo-climaterică situată la 805 m altitudine, vestită prin apele sale carbo-gazoase și băile de nămol vegetal, este și o importantă răscruce de drumuri și punct de pornire în diferite excursii. Cu motocicleta sau mașina putem vizita pitoreasca Țară a Dornelor, urmînd drumul național 17 spre vest. El duce spre Bistrița (84 km), trecînd munții prin Pasul Tihuța. După 10 km de la plecare, trecem prin comuna Dorna Cîndrenilor, situată la poalele vîrfului Oușorul (1 639 m); încă 6 km și ajungem la comuna Coșna, unde un drum secundar se ramifică la dreapta și însoțind calea ferată, duce la Năsăud prin Ilva Mică; de aici și pînă la comuna Poiana Stampei mai avem de parcurs 10 km, de unde, după 8 km începe coborîșul spre Bistrița Năsăud. Tot din Vatra Dornei se poate urca pe jos la cabana Rarău (1 520 m alt.), urmînd poteca marcată cu bandă roșie care urcă pe pîrîul Chilia — Obcina Mică — Poiana Ciungi — vîrful Giumalău (1 859 m), durata 10—12 ore, sau la cabana Giumalău (1 600 m) urcînd pe la comuna Rusca (unde se poate ajunge cu mașina sau motocicleta (10 km), pe drumul forestier de pe Valea Ruscăi și a Burlei (punct roșu = 3—4 ore).

Din Vatra Dornei, continuarea itinerarului nostru se poate face urmînd două variante: fie urmărind valea Bistriței, fie peste muntele Călimani. Prima variantă prezintă avantajul de a însoți Bistrița pe una din cele mai pitorești părți ale sale, dar drumul este mai dificil; cea de-a doua variantă beneficiază de un drum mai bun; ambele variante au ca punct terminus comuna Broșteni. Pentru cei care urmează prima variantă drumul coboară continuu; după 12 km ajungem la barajul de la Zugreni de unde încep și Cheile Dornei, cu colțul Acrei, Piatra lui Osman, Stînca Coifului, Moara dracului, vestitele Toance... De la satul Chiril (urcuș în 3 ore la cabana Rarău), trecem prin comuna Crucea, pe la Leșul Ursului, unde s-a săpat vestitul tunel de sub muntele Aluniș (cel mai lung tunel din țară: peste 6 km), și după 50 km socotiți din Vatra Dornei, ajungem la Broșteni. Urmînd varianta a doua urcăm la început spre comunele Șarul Dornei, Panaci și Pălтiniș, de unde începe coborîșul pe la Dărmoxa, Paltin și Broșteni (în total 56 km). In Broșteni punctul de atracție il constituie străvechea biserică unde a învățat scriitorul I. Creangă, precum și locul unde a fost casa Irinucăi, dărîmată de uriașul bolovan ce se poate vedea la ieșirea din comună, pe partea stîngă a Bistriței. De la Broșteni la Borca sînt de parcurs 15 km, iar de aici și pînă la Poiana Teiului 21 km. Aici este o importantă răscruce de drumuri: la dreapta, drumul național 15 duce la Borsec (35 km); înainte, drumul flanchează malul stîng al lacului Bicaz (în care-și oglindește fruntea bătrînul Ceahlău) și care după 35 km ne duce la orașul Bicaz, de unde pînă la Piatra Neamț mai avem 26 km. O luăm la stînga, pe drumul național 15 B și după 49 km ajungem în Tg. Neamț, unde facem un mic popas.

Tîrgul Neamț, unul dintre cele mai vechi orașe din Moldova este vestit, în special, prin împrejurimile sale: casa memorială a lui I. Creangă de la Humulești (cartier al orașului); cetatea Neamțului, clădită de Petru Mușat și mărită de Ștefan cel Mare și unde putem ajunge după un scurt urcuș din partea de vest a orașului; Mănăstirea Neamț, ctitorie a lui P. Mușat (1393) și Ștefan cel Mare (1485) — 11 km pe șoseaua spre Poiana Teilor, apoi, ramificație la dreapta 4 km; Mănăstirea Secu, zidită de vornicul Nestor Ureche în 1595 — 13 km pe șoseaua spre Poiana Teiului, și de aici la stînga încă 4 km (ultimele două se pot vizita și în drumul de la Poiana Teilor spre Tg. Neamț); băile Oglinzi — la 6 km pe șoseaua spre Fălticeni.

În drumul de la Tg. Neamț la Piatra Neamț (44 km pe D.N. 15 C) ne vom opri ca să mai vizităm următoarele monumente istorice: Mănăstirea Agapia, vestită prin picturile lui Nicolae Grigorescu (ctitorie a lui Petre Șchiopu); Mănăstirea Văratec, unde se află mormîntul lui Veronica Micle și apoi băile Bălțătești.

De la Piatra Neamț (unde, pe lîngă monumentele istorice: turnul și biserica lui Ștefan cel Mare se ridică impozantele construcții ale erei socialiste), vizităm Mănăstirea Bistrița (8 km spre Bicaz) în care se află mormîntul lui Alexandru cel Bun, după care ne îndreptăm spre Bacău (62 km trecînd prin Săvinești, Roznov, Buhuși), punctul terminus al acestei călătorii care va încînta pe oricare moto sau autoturist ce se încumetă să parcurgă acest itinerar, unul dintre cele mai frumoase drumuri din nordul țării.

Ionel ȚUGUI


Complexul turistic Borsa

Știri turistice și alpine

● **Cicloturismul se bucură anul acesta de o atenție deosebită din partea Comisiei de turism și alpinism a orașului București. În această idee sînt prevăzute peste o sută de excursii cicloturistice care vor avea ca obiectiv principal vizitarea orașelor Ploiești, Giurgiu, Pitești, Tîrgoviște, Cîmpina ca și a unor stațiuni de mașini și tractoare, cooperative agricole de producție etc.**

Cu prilejul acțiunilor cicloturistice vor fi selecționate elemente tinere, care mai tîrziu să îmbrățișeze sportul cu pedale.

● **Cunoscutul alpinist italian Walter Bonatti, unul dintre cei mai renumiți alpiniști din lume, a sărbătorit anul acesta centenarul cuceririi vîrfului Cervin de către englezul Edouard Whimper efectuînd o cățărătură considerată pînă în ziua de 22 februarie ca fiind imposibil de realizat.**

El a escaladat pentru prima dată, în timp de iarnă și de unul singur, peretele nordic al vîrfului Cervin. Pentru reușita acestei escalade Bonatti a fost nevoit să petreacă în perete patru nopți, legat în corzi, la temperaturi de minus 20—30 grade. Escaladarea «celei mai nobile roci a Europei», cum mai este denumit giganticul perete al Cervinului, a fost extrem de grea din cauza zăpezii abundente care a căzut în zilele premergătoare ascensiunii.

● **Comisia de turism și alpinism a orașului București intenționează ca în cel mai scurt timp să fie organizat un concurs de fotografii cu subiect turistic. După închiderea concursului aceeași comisie va organiza o mare expoziție în cadrul căreia vor fi expuse cele mai reușite fotografii.**

● **În prezent, în orașul Oradea are loc un curs pentru instructori și arbitri de orientare turistică, la care iau parte 118 cursanți din 80 de asociații sportive. Cursul, organizat de comisia orășenească de turism și alpinism, cuprinde un ciclu de 24 de lecții, care tratează despre folosirea hărții în concursuri, numărul stațiilor și posturilor de control, utilizarea busolei, măsurarea distanțelor etc. Predarea lecțiilor se face de către un colectiv de specialiști, din rîndul căruia amintim pe L. Fekete, ing. Z. Varga și J. Tiberiu, directorul muzeului regional din Oradea.**

DIN COSMONAVA, ÎN SPAŢIUL COSMIC

Una dintre cele mai controversate probleme ale navigaţiei cosmice a fost rezolvată: omul poate ieşi fără pericol în spaţiu, în afara cosmonavei sale. Concluzia a fost trasă în urma desfăşurării cu succes a zborului orbital al navei cosmice sovietice cu echipaj «Voshod»-2.

După cum se ştie, lansarea a avut loc la 18 martie a.c. La bordul nave s-au aflat doi cosmonauţi: colonelu Pavel Beleaev — comandantul navei — şi locot. colonelul Alexei Leonov — pilotul secund.

Cu acest prilej au fost stabilite noi recorduri mondiale la clasa navelor cosmice cu echipaj: înălţimea maximă 495 km, durata totală a zborului 26 ore şi 10 minute; distanţa totală parcursă 730 000 km (corespunzător la 17 revoluţii în jurul planetei). Vechile recorduri aparţineau primei cosmonave sovietice «Voshod», care a atins înălţimea maximă de 408 km, a parcurs distanţa de 669 784 km şi a avut o durată totală de zbor de 24 de ore 17 minute şi 3 secunde.

Mai trebuie notat că recordul de înălţime stabilit de «Voshod»-2 constituie şi un record absolut pentru toate clasele de nave pilotate.

Zborul orbital al navei «Voshod»-2 prezintă o deosebită însemnătate tehnico-ştiinţifică. Din acest punct de vedere, ineditul lansării l-a constituit ieşirea din navă, în timpul zborului, a unuia din membrii echipajului. Acest fapt s-a petrecut la începutul celei de-a doua revoluţii a satelitului, după o oră şi jumătate de la lansare, cînd nava se găsea în apropierea perigeului orbitei sale. Cosmonautul Alexei Leonov, îmbrăcat într-un costum special de scafandru cosmic, cu sistem autonom de asigurare a proceselor vitale, a ieşit din cabină, s-a îndepărtat de navă pînă la distanţa de 5 m, a efectuat cu succes complexul de cercetări şi observaţii stabilit şi s-a înapoiat, cu bine, la bordul navei.

Problemele noi puse în discuţie de această lansare s-au grupat în jurul cîtorva idei principale pe care le am în vedere în cele ce urmează.

Ieşirea cosmonautului din cabina cosmonavei ridică probleme tehnice cu totul deosebite, care au fost rezolvate integral prin lansarea actuală. O primă problemă: prevenirea scurgerii aerului din cabină o dată cu deschiderea trapei de acces. Rezolvarea: părăsirea cabinei ermetice se face printr-o ecluză de aer, care poate avea forma unui tambur rotitor sau poate reprezenta un simplu antreu. Cosmonautul trece în această ecluză după ce în interiorul ei au fost create condiţii de mediu asemănătoare celor din cabină. Aceasta se realizează prin racordarea camerei de trecere la sistemul de regenerare a aerului şi de termoreglare al navei.

Aşadar, la deschiderea primei trape, spre ecluza de aer, se realizează de fapt o lărgire a spaţiului disponibil al cosmonauţilor. Trebuie ştiut că şi camera de trecere este o construcţie ermetizată. Ea devine perfect etanşă şi complet separată de cabină de îndată ce cosmonautul a pătruns în interiorul său. Deschiderea trapei de acces în exterior se face la comanda cosmonautului, după ce ecluza a fost scoasă din circuitul general de asigurare cu aer şi de termoreglare. În acel moment, bineînţeles, se dezermetizează şi aproape instantaneu se goleşte de aer. Situaţia creată nu afectează însă cu nimic microatmosfera din cabină, unde, parametrii principali — temperatură, presiune şi umiditate — se menţin la valorile prevăzute, datorită etanşeităţii perfecte a încăperii şi funcţionării normale a instalaţiilor de regenerare a



Pavel Beleaev



Alexei Leonov

aerului şi de termoreglare.

Există însă şi posibilitatea ieşirii din nava cosmică direct în spaţiu, fără trecerea printr-o ecluză de aer. În acest caz este necesar ca toţi membrii echipajului să poarte costume de scafandru, iar în momentul deschiderii trapei de acces să aibă vizierele trase şi tuburile de asigurare racordate fie la instalaţia centrală tehnico-biologică a navei, fie la sistemele individuale autonome de alimentare cu aer şi energie electrică. În felul acesta, dezermetizarea cabinei nu va provoca nici un fel de neplăceri cosmonauţilor.

După reîntoarcerea oamenilor în navă trapa se închide ermetic şi în cabină se restabileşte microatmosfera dorită. Sistemul, deşi aduce unele simplificări în ceea ce priveşte organizarea generală a navei, este totuşi dezavantajos prin faptul că la dezermetizarea cabinei se risipeşte o mare cantitate de oxigen — substanţă deosebit de valoroasă în nava cosmică. De aceea, se apreciază că în viitor va fi generalizat sistemul cu ecluză de aer, avantajos mai ales cînd se prevăd intrări şi ieşiri repetate din navă.

Cosmonautul se pregăteşte să părăsească nava. Deplasarea sa pînă în camera de trecere, intrarea şi ieşirea din această încăpere ridică alte probleme importante.

Circumstanţe nefavorabile în ceea ce priveşte stabilitatea navei se pot crea în momentul cînd cosmonautul iese în spaţiu. În acel moment, o împingere excentrică a navei poate provoca rotirea ei întîmplătoare, făcînd necesară acţionarea sistemelor gazodinamice pentru restabilirea orientării necesare.

Ieşirea în spaţiu presupune protejarea cosmonautului printr-un costum special. Locotenent-colonelul Alexei Leonov a fost echipat tocmai cu un asemenea scafandru cosmic de exterior. Este vorba de un costum ermetic, confecţionat din mai multe straturi, mănuşi şi încălţăminte etanşe, precum şi o cască metalică cu vizieră. Scafandrul este prevăzut cu un sistem propriu de primenire a aerului şi de menţinere a presiunii atmosferei în jurul corpului la valoarea de aproximativ o jumătate de atmosferă. De asemenea, în compunerea sistemului autonom de asigurare vitală — aflat în raniţa din spatele cosmonautului — mai intră instalaţia de termoreglare a costumului şi o sursă de energie electrică.

Sînt oportune şi cîteva consideraţii în legătură cu tehnica zborului «planat» al cosmonautului sovietic Alexei Leonov.

În momentul părăsirii navei, cosmonautul s-a transformat el însuşi într-un satelit al Pămîntului, aşa cum s-ar fi petrecut lucrurile cu orice obiect desprins de navă

„GEMINI"-3 PE ORBITĂ

La 23 martie a.c. a fost plasată pe orbită în jurul Pămîntului, cu ajutorul unei rachete purtătoare de tipul «Titan»-2, nava americană, cu echipaj «Gemini»-3 avînd la bord pe cosmonauţii Virgil Grissom şi John Young. Este a treia navă cu echipaj lansată pînă în prezent în Cosmos.

Comandantul navei, V. Grissom, a zburat pentru a doua oară în spaţiu la bordul unei rachete; prima dată, la 21 iulie 1961 el a efectuat un zbor suborbital, cu durata de 16 minute, călătorind într-o capsulă «Mercury», care s-a ridicat pînă la înălţimea de 187 km.

Startul rachetei purtătoare şi zborul acesteia pe întregul sector activ al traiectoriei au fost filmate din trei avioane cu reacţie supersonice, ridicate special în aer pentru cinematografierea rachetei în zbor.

Nava «Gemini» s-a plasat iniţial pe o orbită în formă de elipsă, cu perigeul la înălţimea de 155 km şi apogeul la 225 km. Ea a dat trei ocoluri planetei, totalizînd un timp de zbor de 4 ore 56 minute şi un parcurs de 123 600 km.

În scurt timp după plasarea navei pe orbită, comandantul navei a preluat conducerea acesteia, efectuînd o manevră de corectare a orbitei, după care, la turele următoare a comandat din nou schimbarea caracteristicilor orbitei, trecînd de pe orbita eliptică pe o orbită aproape circulară (155/168 km) şi apoi din nou pe o orbită eliptică, dar interioară, cu perigeul la înălţimea de 80 km (apogeul, la 155 km). Tot în timpul celei de-a doua revoluţii, V. Grissom a comandat rotirea planului orbital cu 0,1 grade — o valoare mică, dar care necesită consum important de energie pentru efectuarea manevrei respective. În acest scop el a acţionat în mod corespunzător 16 motoare-rachetă mici de manevră, cu care era înzestrată nava; fiecare motor putea asigura o forţă de tracţiune variind între 12 şi 45 kg.

În timpul zborului, echipajul a comunicat cu staţiile terestre de urmărire atît prin procedeele obişnuite cunoscute, cît şi prin intermediul satelitului sincron «Syncom»-2, plasat pe orbită aproape ecuatorială, la înălţimea de 35 680 km deasupra Atlanticului, între America de Sud şi Africa (satelitul a fost lansat la 26 iulie 1963).

După încheierea programului de zbor orbital comandantul navei a acţionat trei motoare-rachetă de frînare, cu combustibil lichid, care au scos nava pe orbită şi au înscris-o pe o traiectorie de intrare sub un unghi mic în straturile dense ale atmosferei. Această comandă s-a dat cînd nava se găsea deasupra Californiei. Totodată a fost pus în funcţiune un mecanism special pentru întreţinerea unor jeturi de apă prin straturile de electroni ce se formează în jurul navei la intrarea în păturile de aer dens şi care provoacă întreruperea legăturii radio între echipaj şi staţiile terestre; sistemul tehnic folosit s-a dovedit eficient.

Nava a amerizat în regiunea insulelor Bahama avînd o abatere a punctului de cădere de aproximativ 90 km faţă de punctul stabilit.

În momentul amerizării sistemul de stabilizare a solicitat nava brusc şi cosmonauţii s-au izbit cu capul de hublourile frontale; şocul a fost atît de violent, încît a provocat spargerea căştii de protecţie a lui Grissom şi deteriorarea căştii lui Young. Cosmonauţii însă nu s-au resimţit de pe urma izbiturii. Îndată după contactul navei cu apa ei au deschis trapele de acces în exterior, au respirat aer curat şi

în timpul zborului ei orbital.

Trebuie reţinut că pentru ieşirea omului din navă nu a fost necesară oprirea acesteia, ci, dimpotrivă, continuarea zborului **prin inerţie** — deci fără motor — şi **în vid**, în afara mediului atmosferic.

Cînd cosmonautul s-a desprins de navă, aceasta i-a părut nemişcată, pentru că şi el şi nava zburau cu absolut aceeaşi viteză şi riguros în aceeaşi direcţie. Pentru ca totuşi să se poată îndepărta de navă, cosmonautul a trebuit să primească un mic impuls — acţiune rezolvabilă destul de uşor pe cale mecanică, de exemplu prin împingerea cu ajutorul unui resort.

Deocamdată el nu s-a îndepărtat prea mult de navă, ci numai atît cît pretindea programul de control al învelişului acesteia şi de observaţii în exterior. În viitor însă vor fi necesare zboruri pe distanţe mai mari, de pildă pentru trecerea dintr-o navă în alta, pentru transportul unor materiale din navele de aprovizionare în staţiile-satelit sau pentru remorcarea unor elemente de construcţie în vederea asamblării lor în Cosmos. Va fi necesar atunci ca în echipamentul cosmonauţilor să se prevadă şi sisteme de propulsie individuală — mici motoare-rachetă — care să le asigure deplasarea pe distanţele respective şi, bineînţeles, posibilitatea reîntoarcerii în navă.

Simpla mişcare a braţelor — înotul — nu-l poate ajuta pe cosmonaut să înainteze, dar îi facilitează orientarea pe direcţia de observare dorită.

În urma sa, cosmonautul desfăşoară cordonul de legătură, care împiedică depăşirea distanţei limită prevăzute. Este interesant de ştiut că această metodă este recomandată şi pentru prevenirea rătăcirii în spaţiu a montorilor de pe viitoarele şantiere cosmice. Un asemenea cordon de legătură ar putea servi totodată şi pentru alimentarea cu oxigen şi cu energie electrică a scafandrului cosmic, precum şi pentru stabilirea unei linii de comunicaţie prin fir între cosmonaut şi personalul din navă. Apoi, acelaşi cablu poate fi utilizat la reîntoarcerea în navă ca tirant asemănător frînghiei de căţărare utilizate de alpinişti.

Importanţa zborului. Perspective. Acum, cînd a fost rezolvată sarcina complexă a ieşirii cosmonautului din nava-satelit, se poate aprecia că s-au creat premise importante pentru trecerea la etape noi în explorarea spaţiului cosmic. Prin zborul său încununat de succes, echipajul navei «Voshod»-2 a dat răspuns edificator la o serie de probleme fundamentale ale navigaţiei şi construcţiei cosmice. Principala concluzie, că omul poate ieşi fără pericol în Cosmos, este deopotrivă încurajatoare şi pentru acţiunea de explorare orbitală, şi pentru activitatea viitoare de explorare a Lunii şi a planetelor vecine.

S-a dovedit în fapt posibilitatea participării omului la efectuarea unor lucrări de montaj în spaţiul cosmic — activitate de importanţă covîrşitoare pentru asigurarea progresului astronautic. Devin practic posibile cuplajul pe orbită al navelor cosmice, realimentarea orbitală a diferitor aparate de zbor, asistenţa tehnică a navelor avariate, efectuarea de lucrări de reparaţii şi de întreţinere a cosmonavelor pe orbită, executarea operaţiunilor de montaj pentru construirea de staţii-satelit permanente şi alte activităţi astronautice de mare însemnătate tehnico-ştiinţifică.

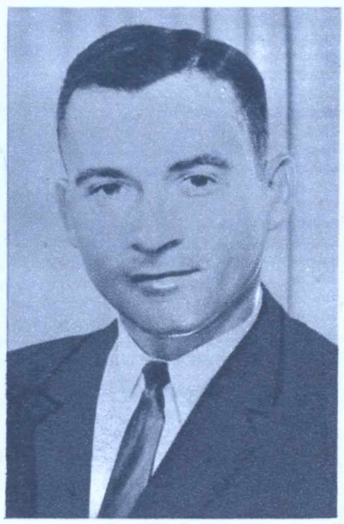
Totodată, s-a dat un răspuns încurajator la întrebarea dacă omul va putea explora Luna şi planetele ieşind în afara navei.

Ieşirea nemijlocită a omului în Cosmos capătă astfel semnificaţia unui fapt ştiinţific de importanţă deosebită în stimularea activităţii astronautice viitoare.

Conf. univ. ing. M. NIŢĂ
membru în Comisia de astronautică a Academiei R.P.R.



Virgil Grissom



John Young

au făcut semn cu mîna aviatorilor care se apropiau.

În timpul coborîrii, nava a fost reperată şi urmărită de echipajul navei port-avion «Intrepid», de la bordul căreia şi-au luat zborul imediat avioane şi elicoptere. După aproape o oră de la amerizare, cosmonauţii au fost aduşi de un elicopter pe nava port-avion.

În felul acesta s-a încheiat primul din seria de 10 zboruri ale navelor cu două locuri «Gemini». Următorul zbor va avea loc, probabil, la 8 iunie a.c. Cei doi cosmonauţi americani vor trebui să rămînă atunci în Cosmos timp de 4 zile. (Reamintim că recordul în această privinţă: zbor orbital de 5 zile şi 5 nopţi a fost stabilit de cosmonautul sovietic Valeri Bikovski în iunie 1963).

Celelalte lansări «Gemini» prevăd prelungirea duratei de zbor orbital pînă la 14 zile, ieşirea cosmonauţilor din navă şi efectuarea cuplajului în Cosmos al navei-satelit cu un alt obiect cosmic plasat pe o orbită apropiată.



CAMPIONATUL MONDIAL DE BIATLON

Localitatea Elverum, situată la 150 km nord de Oslo, a găzduit acum cîtva timp cea de a VIII-a ediţie a Campionatului mondial de biatlon.

Cincizeci de concurenţi, reprezentînd 14 ţări s-au întrecut pentru titlul suprem, reuşind să ridice valoarea acestui campionat la un nivel superior tuturor ediţiilor precedente. Alături de schiori renumiţi din Norvegia, U.R.S.S., Suedia, Finlanda, R.D.G. etc. a participat, pentru a doua oară, şi echipa R.P. Romîne.

Un public numeros şi competent a urmărit cu viu interes, atît proba experimentală de ştafetă cît şi întrecerea pentru titlurile de campioni mondiali de biatlon (individual şi pe echipe).

Biatloniştii sovietici, porniţi ca mari favoriţi, au fost întrecuţi de norvegieni atît individual cît şi pe echipe. Campion mondial a devenit Olav Jordet, în vîrstă de 24 de ani. Sovieticii Puzanov şi Melanin s-au clasat pe locurile II şi respectiv VII. Multiplul campion Vladimir Melanin nu a reuşit la tragere decît 17 puncte din 20. Ca o surpriză este socotită şi comportarea biatloniştilor polonezi şi a celor din R.D.G. situaţi în clasamentul pe echipe pe locurile III şi IV.

Sportivii romîni nu au concurat la adevărata lor valoare. Mai bine s-a prezentat G. Vilmoş (locul VIII, la 2 secunde de Melanin) reuşind la tragere 19 puncte. Ceilalţi concurenţi, cu toate că au tras destul de bine (Bărbăşescu 18 p, Carabela 19 p, Cimpoia 17 p) nu au mers corespunzător valorii lor la schi. Datorită acestui fapt echipa noastră s-a clasat numai pe locul VII. Rezultatul putea fi însă mai bun, fapt dovedit de rezultatele obţinute la numai şase zile după campionatul mondial, în cadrul concursului de la Leningrad, unde concurenţii noştri s-au clasat pe locul II înaintea echipelor Poloniei şi R.D.G., care erau în aceeaşi formaţie ca şi la campionatul mondial.

Am arătat mai sus că în afara campionatului a avut loc o probă experimentală de ştafetă, care s-a bucurat de un frumos succes, atît în rîndul concurenţilor cît şi în rîndul spectatorilor.

Proba, denumită «ştafeta de biatlon», se compune din patru schimburi, fiecare concurent fiind obligat să parcurgă cîte 7,5 km şi să efectueze cîte două trageri la distanţa de 150 m (culcat şi în picioare). La fiecare poziţie se trag cîte 8 cartuşe în ţinte speciale. Aceste ţinte sînt nişte «baloane» aşezate cîte cinci pe un panou cu latura de 1,35 m. La poziţia «culcat» baloanele au un diametru de 15 cm iar la «picioare» de 30 cm. Fiecare concurent trebuie să spargă cele zece baloane din 16 cartuşe (cîte 8 la fiecare poziţie). După spargerea baloanelor, el continuă cursa. Pentru fiecare balon neatins, concurentul efectuează, în plus, cîte 200 m de alergare pe schiuri, într-un loc special amenajat.

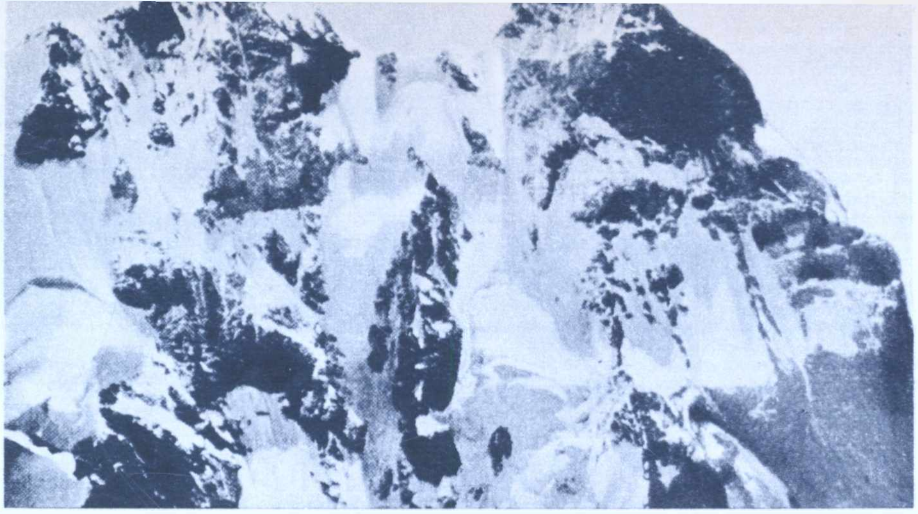
Cursa este interesantă, deoarece rezultatul se cunoaşte imediat, dă loc la schimbări rapide de situaţii şi se petrece în cea mai mare parte sub ochii spectatorilor. De exemplu în cursa experimentală, echipa U.R.S.S. conducea după trei schimburi cu circa 400 m înaintea Norvegiei. Ultimul concurent sovietic nu a spart trei baloane şi a trebuit să alerge 600 m în plus, în timp ce concurentul norvegian a nimerit toate cele cinci baloane şi a adus victoria echipei sale. În această probă echipa R.P.R. s-a clasat pe locul VI.

Prin modificările aduse regulamentului şi mai ales prin proba de «ştafetă», biatlonul devine mult mai spectaculos, mai plăcut de practicat şi cu şanse de dezvoltare în viitor.

Petre FOCŞENEANU
secretar general F.R.S.B.

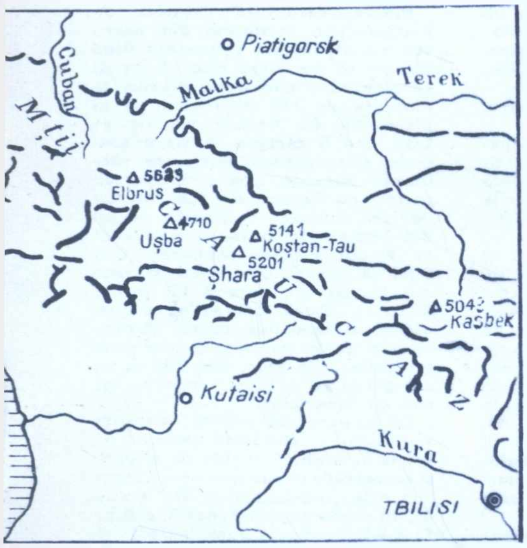
G. Cimpoia, G. Vilmoş şi N. Bărbăşescu înaintea startului (sus). Fostul campion mondial şi olimpic Vladimir Melanin (U.R.S.S.) cu cîteva secunde înainte de pornirea în cursă (jos).





Vedere de ansamblu al masivului Uşba («Vrăjitoarea»). Vîrful de sud (dreapta) şi vîrful de nord (stînga).

De la Prometeu la pitonul ecartabil



Mînios că Prometeu îndrăznise să fure focul cel veşnic şi să-l dăruiască oamenilor, Zeus, părintele zeilor, hotărî să se răzbune crunt. Chemă pe negurosul Hefaistos şi-i porunci să-l înlănţuiască pe cutezător de unul din cei mai sălbatici pereţi de stîncă ai munţilor Caucaz. 30 000 de ani a stat Prometeu înlănţuit deasupra unei prăpăstii fără de fund, pînă cînd viteazul Hercule l-a eliberat.

De la aceste timpuri legendare au trecut mii de ani.

Stăpînii Caucazului erau acum ţarii, dar autorităţile ţariste nu aveau nici un interes să încurajeze expediţiile alpine, asa că în 1868, apărură alpiniştii englezi Freshfield, Moore şi Tucker. Călăuziţi de ghidul francez Devouassoud ei au urcat pentru prima oară vîrfurile Kasbek (5 043 m) şi Elbrus-Est. Şase ani mai tîrziu, alpiniştii Moore, Gardiner, Grove şi Walker escaladează vîrful de vest al Elbrusului (5 629 m), care cu înălţimea sa domină întregul Caucaz. Muntele cel mai frumos al Caucazului rămîne însă Uşba («Vrăjitoarea»). El se înalţă deasupra văilor şi a gheţarilor ca un adevărat Matterhorn al Caucazului. Peretele său de vest se ridică 1 800 m deasupra gheţarului Uşba. Muntele Uşba, înalt de 4 710 m, are două vîrfuri: de nord şi de sud, vîrfuri separate printr-o şa adîncă de 500 m. Din şa coboară către est un mare culoar de gheaţă.

Încă de la prima călătorie făcută în 1868, Uşba a stîrnit admiraţia alpinistului Freshfield, care a reperat culoarul ca o posibilitate de ascensiune nu prea dificilă dar periculoasă prin avalanşele sale de gheaţă. În 1888 o expediţie cuprinzînd pe cei mai buni căţărători ai clubului alpin englez, călăuzită de cîţiva ghizi elveţieni, asaltă Caucazul, reuşind numeroase premiere. În cadrul acestei expediţii Donkin şi Fox, cu ghizii Streich şi Fischer, au asediat Uşba fără însă a reuşi escalada tocmai din cauza avalanşelor. Puţin mai tîrziu toţi patru dispăreau pentru totdeauna în gheţurile lui Koştantau, vecinul Uşbei, în timpul unei încercări de escaladă a acestui vîrf de 5 141 m. După alte încercări, alţi doi membri ai expediţiei, Cockin şi Almer reuşiră să escaladeze culoarul şi să atingă şaua dintre cele două vîrfuri. Vîrful de sud apărîndu-le inaccesibil, ei urcară vîrful de nord (4 696 m) pe care-l şi atinseră în plină ceaţă.

Înarmaţi cu materiale, echipamente şi tehnici noi, în Caucaz apărură în 1903 două expediţii germane, pentru a cuceri vîrful de sud al Uşbei.

Prima, expediţia Rickmers, pornită de la sud, îşi instală corturile pe gheţarul Gul. «Motorul» asaltului îl constituia alpinistul Adolf Schulze. În cursul a două încercări, alpiniştii urcară creasta sudică şi în continuare atacară peretele de sud-vest al vîrfului. Schulze căzu şi trebui să fie coborît pe gheţar. În curînd însă, el se restabili şi, la al treilea asalt, după o escaladă de 17 ore, atinse vîrful.

Între timp expediţia Distel — Leuchs — Pfann, venită mai tîrziu, realiză o ascensiune a Elbrusului. Aflînd de urcarea vîrfului sudic al Uşbei, cei trei hotărîră să realizeze prima traversare a celor două vîrfuri. După un bivuac pe gheţarul Uşba, la baza flancului vestic, alpiniştii urcară peste cascada de gheaţă, prin jgheaburi şi hornuri, praguri, turnuri şi crevase spre şaua de la 3 846 m, între Şheldîtau şi Ceatuintau. De aci ajunseră pe creasta nordică a Uşbei pe care făcură bivuacul sub cerul liber. După două ore de căţărătură în gheaţă, în dimineaţa următoare fu atins vîrful de nord, pentru prima oară după premiera din 1888.

După Marea Revoluţie din Octombrie 1917, alpinismul sovietic cunoscu un mare avînt, luînd aspectul unui sport de mase. În Caucaz se organizară tabere şi şcoli de alpinism, cunoscuţi alpinişti străini fură invitaţi şi cucerirea Caucazului fu realizată sistematic.

Deşi în răstimpul dintre 1929 şi 1964 Uşba a fost urcată de aproximativ 700 de alpinişti, totuşi escalada ei a rămas atît pentru alpiniştii sovietici cît şi pentru cei străini un examen de măiestrie sportivă. Prima echipă sovietică a urcat pe Uşba in 1934, fiind compusă din Djaparidze, Kazalikaşvili, Niguriani şi Alexandra Djaparidze.

Primul traseu de perete de mare dificultate tehnică a fost realizat în 1956. Este vorba despre «traseul leningrădenilor» din peretele sud-estic al vîrfului de nord.

In 1962, Jivliuk a urcat pentru prima oară complet muchea vestică a vîrfului de sud.

Anul următor, cel mai dificil perete, peretele vestic al vîrfului de sud, înalt de 1 500 m, este şi el urcat printr-un traseu direct. Partea centrală a acestui perete este surplombantă pe o înălţime de 600 m. Traseul, extrem de dificil, a fost urcat de un grup de alpinişti ucraineni, conduşi de Kustovski, în 12 zile. Opt bivuacuri le-au petrecut, legaţi în coardă, în plin perete. Alpiniştii au folosit 350 pitoane normale şi 150 pitoane ecartabile.

Cucerirea tuturor vîrfurilor Caucazului nu s-a terminat decît în 1961. Astăzi există ghiduri şi hărţi, care permit o bună orientare în aceşti munţi complet necunoscuţi acum 97 de ani. Dar lupta pentru cucerirea pereţilor pe trasee de gradul 4—6 abia a început.

ÎN AJUTORUL TURISTULUI SPORTIV

Măsurarea unghiurilor pe hartă

După cum s-a arătat într-unul din numerele trecute ale revistei noastre, concursurile de orientare turistică ridică uneori probleme tehnice destul de dificil de rezolvat. Una dintre aceste probleme este măsurarea unghiurilor pe hartă, operaţie deosebit de importantă, care solicită din partea concurenţilor pricepere şi multă atenţie.

Unghiurile orizontale pe care le determinăm pe hartă pot fi de trei feluri, şi anume:

azimut, adică unghiul cuprins între direcţia nord şi direcţia aleasă de noi;

rumb, adică unghiul cuprins între direcţia aleasă de noi şi capătul cel mai apropiat al meridianului; şi

unghi oarecare, adică unghiul cuprins între două direcţii.

Avînd în vedere faptul că există două meridiane, unul magnetic (indicat de acul busolei) şi altul geografic indicat de caroiajul hărţii) azimutul sau rumbul poate fi de două feluri:

azimut magnetic, unghiul format de direcţia nordului magnetic cu o direcţie oarecare;

azimut geografic, unghiul format de direcţia nordului geografic cu o direcţie oarecare (acest unghi se mai numeşte şi **unghi de direcţie**);

rumb magnetic, unghiul format de o direcţie oarecare şi capătul cel mai apropiat al meridianului magnetic;

rumb geografic, unghiul format de o direcţie oarecare şi capătul cel mai apropiat al meridianului geografic.

Dacă unghiul direcţiei respective este mai mic de 90° (respectiv 1600°°) rumbul se confundă cu azimutul.

În concursurile de orientare, măsurarea acestor unghiuri se face fie cu raportorul, fie cu busola. Metoda cea mai indicată de lucru pe harta este aceea cu raportorul, vizele (în cazul corespondenţei sistemului de gradaţie între raportor şi busolă) fiind făcute cu busola. Se poate lucra, bineînţeles, şi direct cu busola pe hartă, folosind busola, în acest caz ca un raportor. De multe ori, concurenţii uzează de acest procedeu cînd intră în criză de timp. Măsurătorile şi vizele cele mai precise se obţin însă folosind pe hartă raportorul, efectuînd apoi transformarea rezultatelor obţinute în grade sau miimi (după sistemul de gradare al busolei) şi determinînd direcţiile, ulterior în teren, prin vize cu busola.

Trebuie ţinut seamă şi de faptul că din măsurătorile făcute cu raportorul rezultă un azimut geografic, iar din aprecierile făcute cu busola un azimut magnetic. Aşadar dacă am executat o măsurătoare pe hartă cu raportorul şi vrem să determinăm direcţia cu busola, trebuie să transformăm azimutul geografic în azimut magnetic. Pentru aceasta folosim valoarea şi sensul unghiului de declinaţie (estică sau vestică), care, de obicei, este trecută pe hartă *).

Pe porţiuni mici, sau atunci cînd declinaţia variază pînă la 5 grade, această transformare nici nu este necesară.

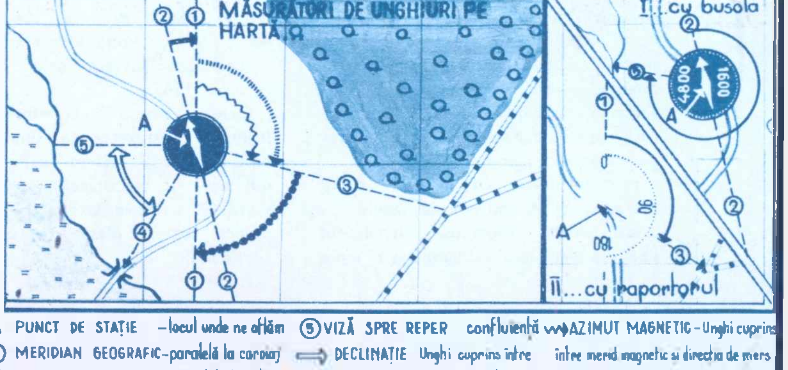
De exemplu măsurarea pe hartă cu raportorul a azimutului geografic (unghiul de direcţie) se face astfel: trasăm cele două laturi ale unghiului — o latură de la punctul de origine spre reperul dorit şi cealaltă latură paralelă cu caroiajul hărţii. Aşezînd gradaţia zero în dreptul laturii pe care am trasat-o paralel cu meridianul geografic, citim valoarea unghiului în dreptul direcţiei care ne interesează.

În cazul azimutului magnetic se procedează la fel, cu singura diferenţă că în locul meridianului geografic indicat de caroiajul hărţii vom folosi meridianul magnetic indicat de busola noastră.

Concurenţii care au deprinderi tehnice avansate şi mînuiesc busola cu îndemînare determină unghiurile direct cu busola, după cum am arătat şi, în continuare, iau viza spre reperul dorit. Pentru începători însă, atunci cînd timpul permite, sau în cazul concursurilor pe echipe, este recomandabilă folosirea raportorului. Astfel, aprecierile vor fi mai puţin eronate, unul din concurenţi calculînd pe hartă, iar celălalt vizînd în teren. Calculînd cu atenţie transformările necesare şi luînd vizele cu grijă vom reuşi să rezolvăm şi cele mai dificile probleme ridicate, în concursuri, de măsurarea unghiurilor pe hartă.

*) Pentru oraşul Bucureşti unghiul declinaţiei magnetice este 7° vest.

Prof. **Mircea MIHĂILESCU**



A PUNCT DE STAŢIE – locul unde ne aflăm
① MERIDIAN GEOGRAFIC – paralelă la caroiaj
② MERIDIAN MAGNETIC – indicat de busolă
③ VIZĂ SPRE REPER – bifurcaţie c.f.
④ VIZĂ SPRE REPER – pod
⑤ VIZĂ SPRE REPER confluienţă
DECLINAŢIE Unghi cuprins între merid geografic şi merid magnetic
UNGHI DE DIRECŢIE (Azimut geogr) cuprins între merid geogr şi direcţia de mers
AZIMUT MAGNETIC – Unghi cuprins între merid magnetic şi direcţia de mers
RUMB (în cazul de faţă geogr afic)
UNGHI OARECARE – între două dir
SENSUL DE MĂSURAT UNGHIURI

Alpinişti CELEBRI



Lionel Terray

Lionel Terray este una din figurile cele mai proeminente din galeria marilor alpinişti contemporani. Născut la Grenoble acum 44 de ani, copilărind apoi la Chamonix — la poalele Mont Blanc-ului — el face primele ascensiuni în Alpi la vîrsta de 11 ani. La 20 de ani intră în organizaţia «Jeunesse et montagne», iar după patru ani este brevetat, în mod excepţional, ghid al cunoscutei companii de ghizi din Chamonix, devenind apoi şi instructor la Şcoala Naţională franceză de schi-alpinism.

În prodigioasa sa carieră alpină în afară de realizarea a numeroase performanţe de răsunet, Terray a activat mereu în prim plan, în toate domeniile legate de munte.

În interesanta sa lucrare autobiografică «Cuceritorii inutilului», el spune: «...am fost campion de schi, ghid profesionist, alpinist de mare altitudine, membru în opt expediţii în Anzi şi Himalaia, mi-am consacrat toată viaţa muntelui». Şi, am adăuga noi, aceasta fără să citeze ultimele expediţii, omiţînd faptul că a mai fost instructor de schi în Franţa şi Canada, actor şi corealizator al unor filme alpine (dintre care la noi a fost vizionat «Stele în plină zi»), că este un activ şi apreciat autor şi conferenţiar pe teme alpine şi că în timpul celui de-al doilea război mondial a activat în mişcarea de rezistenţă franceză, într-o unitate alpină.

Pentru a putea aprecia amploarea şi mai ales calitatea activităţii alpine a lui Terray, trebuie să arătăm că «alpinismul de mare altitudine» de care vorbeşte el înseamnă — ca sa nu cităm decît cîteva performanţe — efectuarea între 20 şi 24 ani a majorităţii curselor clasice din Alpi (pe traseele cele mai grele) în echipă cu Gaston Rébuffat,un alt mare alpinist francez; apoi din 1945 alături de Louis Lachenal (învingătorul de mai tîrziu al Annapurnei), Terray realizează performanţe uimitoare ca dificultate şi ca timp: vîrful Walker din Grandes Jorasses (1945), a doua ascensiune a peretelui nordic al Eiger-ului (1946), peretele nordic Badile (1949) într-un timp record etc. În 1950 participă la expediţia victorioasă din Annapurna (Himalaia), primul «optmiar» cucerit de om, după care mai cucereşte Aconcagua pe o rută nouă, peretele din Fitz Roy (1952) împreună cu Guido Magnone, ascensiune considerată la «limita posibilităţilor umane» (parcurgerea porţiunii finale necesitînd 40 de ore, avînd ca alimente doar 250 gr lapte condensat şi un litru de apă); apoi Mustagh Tower, Chacracaju, Chomo Lonzo, Makalu (1955), Jannu(1962) — (ultimii doi în Himalaia, Jannu fiind un vîrf de dificultate extremă, de 7 740 m, cu coama finală asemenea unei lame de cuţit); recent, în iunie 1964, Terray face din nou să se vorbească de el cucerind vîrful Hungtington de 3 730 m din Alaska şi apoi vîrful Mac Kinley de 6 187 m pe o rută nouă.

Azi, în plină maturitate, în pragul vîrstei de 45 de ani, după mai mult de un sfert de secol de activitate, Lionel Terray este una din gloriile Franţei, primind anul trecut (1964) din mîna lui Maurice Herzog (Ministrul francez al sporturilor şi unul din învingătorii Annapurnei) titlul de «Ofiţer al Legiunii de Onoare».

Secretul succeselor sale — o spune el singur — este munca continuă de antrenament permanent şi de pregătire minuţioasă a fiecărei performanţe.

Dr. Val IONESCU

CRONICĂ HIMALAIANĂ 1965

După cucerirea optmiarului Shisha Pangma de către alpiniştii chinezi, interesul lumii alpine pentru piscurile ce depăşesc altitudinea de 7 500 m, ca şi pentru traversările de creste cu vîrfuri de 8 000 m, a crescut considerabil. Un mare interes se manifestă şi faţă de realizarea celei de-a doua ascensiuni pe optmiarii cuceriţi. În acest sens anul 1965 reprezintă o perioadă bogată în planuri. Pentru a le traduce în viaţă, numeroase expediţii din diferite ţări sînt pe punctul de a pleca în Nepal, capul de pod spre marile înălţimi ale lumii.

Vîrful Everest (8 848 m) reprezintă obiectivul stabilit de alpiniştii indieni care l-au cercetat pînă în prezent de două ori. Ei intenţionează ca sub conducerea lui M.S. Kohli să-şi fructifice eforturile încă înainte de perioada musonului.

Primul optmiar cucerit — Annapurna — va fi atacat în acest an de alpiniştii vest-germani. De data aceasta ei vor să-l atace prin versantul sudic pe un itinerar nou, foarte dificil. Planul expediţiei fixează asaltul pentru perioada pre-musonică.

Pentru aceeaşi perioadă încă trei expediţii urmează să-şi concentreze eforturile în trei masivi. Membri ai «Uniunii alpine iugoslave» vor lua cu asalt piscul Kangbachen (7 902 m) din grupa Kangchendzönga; o echipă a clubului «Waseda University Alpine Club» din Tokio a şi pornit spre vîrful Lhotse II, denumit şi Lhotse Shar (8 383 m); sub conducerea lui Akikata Punahashi alpiniştii japonezi încadraţi în «Academic Alpine Club of Kyoto» vor ataca fie vîrful de sud (8 476 m), fie pe cel de vest (8 420 m) al grupului Kangchendzönga.

După pauza determinată de musonul de vară, opt alpinişti englezi din «Royal Air Force Mountaineering Asociation», sub conducerea lui John Sims, însoţiţi de tot atîţia şerpaşi, vor participa la tentativa de escaladare a vîrfului Dhaulagiri IV (7 640 m).

Desigur că în afara acţiunilor menţionate, şi pentru care conducerea statului Nepal şi-a dat acordul, o serie de alte expediţii sînt în curs de pregătire. Ele nu au primit însă, pînă în prezent, un aviz favorabil din partea ţării pe cuprinsul căreia se găsesc vîrfurile vizate. Dintre acestea menţionăm perspectiva de escaladare a vîrfului Lhotse sau a vîrfului Kang Guru de către un grup de alpiniste japoneze, ca şi atacarea vîrfului Everest de către un grup de alpinişti italieni, sub conducerea lui Ricardo Cassin.

Al 15-lea şi al 16-lea optmiar?

Harta lanţului muntos Himalaia care înglobează cele mai mari înălţimi ale lumii, culminînd cu vîrful Everest (8 848 m), a menţionat de decenii 14 piscuri a căror altitudine depăşeşte 8 000 m. Măsurătorile topografice moderne au determinat precis locul fiecăruia dintre aceşti optmiari pe scara înălţimilor, iar alpiniştii din mai multe ţări au depus uriaşe eforturi, timp de aproape un secol, pentru a-i cuceri. Geografii şi oamenii de ştiinţă au fost unanim de acord cu existenţa acestor 14 mari înălţimi cu vîrfuri de sine stătătoare, chiar dacă în grupa sau creasta din care fiecare făcea parte se mai măsuraseră şi alte piscuri ce depăşeau 8 000 m. Pe acestea din urmă lumea ştiinţifică, ca şi lumea alpină, le-au considerat întotdeauna vîrfuri «înrudite» ale aceluiaşi masiv, luînd în considerare numai cea mai mare înălţime.

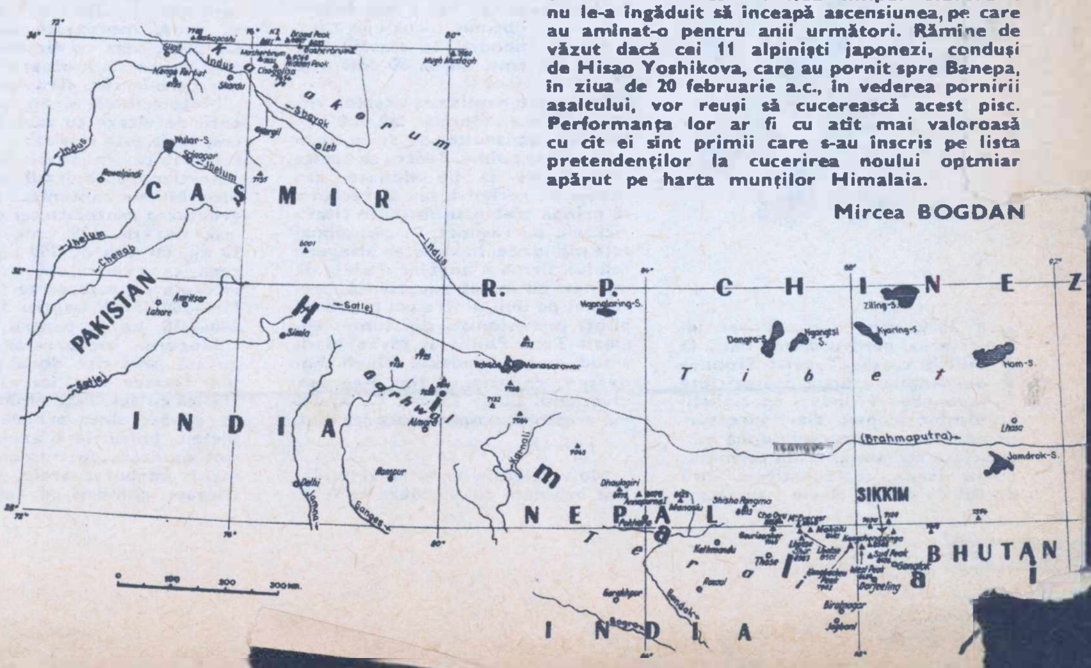
De curînd au intrat în lupta pentru titlul de «optmiar» de sine stătător încă trei vîrfuri: Kangchendzönga-Vest (8 420 m), Kangchendzönga-Sud (8 476 m) şi Lhotse Shar (8 383 m), denumit pînă nu de mult piscul Lhotse II, spre a fi delimitat faţă de vîrful Lhotse I (8 501 m) cucerit de alpiniştii elveţieni. Dintre cele trei vîrfuri luate în discuţie pentru acordarea «titlului» mult rîvnit, primul — Kangchendzönga-Vest — nu a rezistat de la bun început încercării de a fi luat în considerare ca pisc de opt mii independent. Adevăratul vîrf vestic al crestei Kangchendzönga este de fapt Kangbachen (7 902 m) care delimitează spre apus [...] lanţ muntos şi apare ca un masiv de s[...]tător. Vîrful aşa-zis vestic, de 8 420 m, n[...]zintă în realitate decît o înălţime interm[...] pe creasta care leagă vîrful principal (8 5[...]) de piscul Kangbachen. În lanţul acesta m[...] singurul vîrf care are şansa de a deveni al 15[...] sau al 16-lea optmiar rămîne vîrful de Sud. Bine marcat faţă de înălţimile înconjurătoare el apare ca un masiv aparte şi încercarea japonezilor din acest an de a-l cuceri va confirma poate aceste ipoteze.

Cu şanse mai mari de a se situa în rîndul optmiarilor, Lhotse Shar face parte din grupul Everest şi este de fapt vîrful răsăritean al masivului Lhotse. Profesorul G.O. Dyhrenfurt şi Erwin Schneider, cunoscuţii specialişti himalaieni, îl şi consideră ca vîrf independent, iar noua hartă a acestui lanţ muntos îl evidenţiază ca pe al 15-lea optmiar. Itinerarul de acces pe Lhotse Shar a şi fost cercetat începînd cu anul 1955. (Expediţia Internaţională condusă de Norman Dyhrenfurt, fiul profesorului G.O. Dyhrenfurt). Creasta răsăriteană lungă de peste doi kilometri pare a fi accesibilă ascensiunilor în ciuda permanenţei avalanşelor care măresc considerabil pericolul.

În anul 1960 o expediţie neozeelandeză condusă de Norman Hardie a cercetat şi ea versanţii lui Lhotse Shar atingînd altitudinea de 6 700 m.

Alpiniştii italieni şi-au propus şi ei în anul 1964 atacarea acestui vîrf, dar timpul nefavorabil nu le-a îngăduit să înceapă ascensiunea, pe care au amînat-o pentru anii următori. Rămîne de văzut dacă cei 11 alpinişti japonezi, conduşi de Hisao Yoshikova, care au pornit spre Banepa, în ziua de 20 februarie a.c., în vederea pornirii asaltului, vor reuşi să cucerească acest pisc. Performanţa lor ar fi cu atît mai valoroasă cu cît ei sînt primii care s-au înscris pe lista pretendenţilor la cucerirea noului optmiar apărut pe harta munţilor Himalaia.

Mircea BOGDAN



15 ani la ghidon



-am făcut o vizită maestrului sportului Mihai Pop. Cunoscutul motociclist de la «Dinamo» m-a primit în apartamentul său dintr-un bloc nou, unde peste tot plutește atmosfera amintirilor sportive. Într-un colț, o vitrină aranjată constituie un fel de «muzeu» ...al al alergătorului, din care se desprind ...mărturii, imagini ale unei strălucite cariere ...ve... Iată un instantaneu, ușor patinat de ...e. Din cadrul lui zîmbește fericit un tînăr ...ciclist, apăsat sub greutatea unei coroane ...ori.

— Este prima mea victorie, spune Pop, obținută ...aproape 15 ani în urmă în orașul natal, Satu ...e. Aveam pe atunci 17 ani și, ca să pot lua parte la concurs, mi-a trebuit dispensă de vîrstă...

— Cum te-a cuprins pasiunea motociclistă?

— M-am «molipsit» de la niște vecini, în garajul cărora zăboveam multe ore după ce mă întorceam de la școală. Într-o zi, unul din ei mi-a dat voie să fac un tur cu motocicleta pe o stradă mai dosnică. Încercarea a mers și, peste puțină vreme, m-am aliniat la startul unui concurs amical. Pe urmă au început «turneele» competiționale la Timișoara, Arad, Tg. Mureș, orașe în care, cîțiva ani după aceea, avea să alerge și fratele meu, Ion Pop.

— Ai un frate alergător?

— A fost. În timp ce urma cursurile Institutului ...litehnic din Timișoara, lua parte și la concursuri. ...n nu mai face sport, e inginer în Satu Mare ...uce motocicleta doar așa, pentru agrement.

— ...eau să te întreb ceva: ai avut vreun acci... cînd călătorești pe două roți?

— ...ciodată, și asta pentru că în oraș sau în ... ce le fac în timpul liber nu mă lansez în excese. Viteza e bună doar în concursuri, pe traseu sau pe pistă. În rest, e bine să fii întotdeauna ponderat, calm, prudent.

...Ne rotim din nou privirile prin vitrina cu trofee. Pe un raft stau aliniate patru medalii strălucitoare, de «aur». Pop îmi spune că pe acestea le-a cîștigat în străinătate, la marile curse internaționale de la Leipzig, Erfurt și alte orașe, unde a reprezentat motociclismul romînesc. Își amintește cu plăcere, dar și cu o ușoară nostalgie («tempus fugit irreparabile»!) de anii cînd lupta eroic în cursele de peste hotare, alături de Barbu Predescu, Ludovic Szabo, Mihai Dănescu, Gheorghe Ion...

Îl întreb din nou:

— Cîte titluri de campion al țării ai cîștigat pînă acum?

— Douăsprezece.

— Cel mai bogat an?

— 1959. Atunci am devenit campion republican de motocros la două clase (125 și 175 cmc) și, împreună cu echipa clubului, campion al țării de regularitate și rezistență.

Amintesc despre campionatul de motocros din anul acesta, despre noua formulă de organizare a competiției. Îi cer părerea în această privință.

— Da, este o măsură interesantă — îmi spune el — de a grupa cele mai bune «forțe» la clasele 250 și pînă la 500 cmc. Cred că astfel întrecerile vor cîștiga în spectaculozitate, iar campionul va avea satisfacția că și-a dobîndit laurii într-o luptă grea, de mare anvergură. Asta în general vorbind. Dacă mă refer la mine însă, noua măsură nu mă prea avantajează. De ce? Calitățile fizice naturale pe care le posed (înălțime, greutate, forță) mă «recomandă» mai ales pentru micile cilindree, unde am și obținut rezultate bune pînă acum, și mai puțin pentru 250 cmc, clasă la care, prin forța împrejurărilor, sînt obligat să concurez anul acesta. Voi face însă tot ce-mi stă în putință pentru a mă comporta cît mai bine în campionat.

— Alte proiecte pentru 1965?

— Un autoturism.

— Va însemna aceasta un eventual «divorț» de motocicletă?

— Nu, prima dragoste rămîne întotdeauna cea mai mare...

D. ȘOMUZ

Motociclete de curse



In 1960, cînd s-a anunțat înscrierea, pentru prima dată, la dificila cursă «Tourist Trophy» din Anglia a două motociclete japoneze «Honda», specialiștii au zîmbit sceptic. Dar, spre surprinderea acestora, cele două motociclete nu numai că au terminat cursa (ceea ce constituie încă destul de mult), ci ele s-au clasat chiar pe locurile 5 și 6 la categoria 125 cmc. În anul următor, motocicletele «Honda» au fost aduse din nou în Europa la marile întreceri de viteză și ele au cîștigat detașat la clasele 125 și 250 cmc. În 1962, succesul lor a fost și mai mare: au obținut locul I în campionatul mondial la clasele 125, 250 și 350 cmc, iar la 50 cmc s-au clasat pe locul II.

Care este explicația acestor victorii? Firma «Honda» fabrică motociclete obișnuite, de serie, pentru marele public. Pentru ca aceste motociclete să fie vîndute, era nevoie de reclamă, iar ca reclama să prindă trebuiau obținute cîteva victorii, de răsunet, în campionatele mondiale. În vederea atingerii țelului, firma a angajat o serie de ingineri cu multă experiență, precum și pe unii dintre cei mai buni piloți profesioniști din lume: englezii Tom Phillis și Myke Hailwood, neozeelandezul Hugh Anderson, rodezianul Jim Redman, elvețianul Luigi Taveri. Cu ajutorul acestora, scopul a fost realizat.

*

Motocicletele de curse «Honda» sînt echipate cu motoare ce funcționează în patru timpi (chiar și cel de 50 cmc). Ele au cîte două axe cu came în chiulasă (una pentru supapele de admisie și alta pentru cele de evacuare) și cîte un carburator pentru fiecare cilindru.

Motorul de 50 cmc este bicilindric, iar motoarele de 125, 250 și 350 au cîte patru cilindri. La fiecare cilindru sînt prevăzute cîte patru supape (două pentru admisie și două pentru evacuare), ceea ce, la motoarele de 125, 250 și 350 cmc, face impresionanta cifră de 16 supape! Puterea motoarelor ca și turația sînt extrem de ridicate, constituind adevărate recorduri pentru motoarele cu piston: 13—14 CP la 20 000 ture/min. (50 cmc); 28—29 CP la 18 000 ture/min. (125 cmc); 50—52 CP la 16—18 000 ture/min. (250 cmc); aproape 60 CP la peste 15 000 ture/min. (la 350 cmc). După cum se vede, motoarele au 260—280 CP/litru, ceea ce nimeni n-a atins pînă acum cu motoare aspirate (cu carburator, fără compresor).

Motocicletele sînt prevăzute cu cutii de viteze cu șase trepte, iar suspensia este clasică: în față furcă telescopică, în spate basculă cu amortizoare hidraulice telescopice. Nu s-a comunicat pînă acum greutatea motocicletei de 50 cmc, însă cea de 125 cmc cîntărește 90 kg, iar cea de 250 cmc 110 kg, ceea ce explică, în bună parte, vitezele ridicate ce se realizează: 190—200 km/h pentru 125 cmc și 240—250 km/h pentru 250 cmc.

Ungerea motoarelor este asigurată prin cîte două pompe de ulei (carter sec), iar răcirea este clasică cu aer. Alte amănunte care se cunosc sînt: arborele motor, bielele, bolțurile și axele cu came sînt montate pe rulmenți cu role (ace); carburatoarele individuale (fiecare cilindru cu carburatorul lui) sînt legate elastic prin manșoane de cauciuc spre a împiedica tulburări ale alimentării datorită trepidațiilor; ambreiajele au discuri multiple.

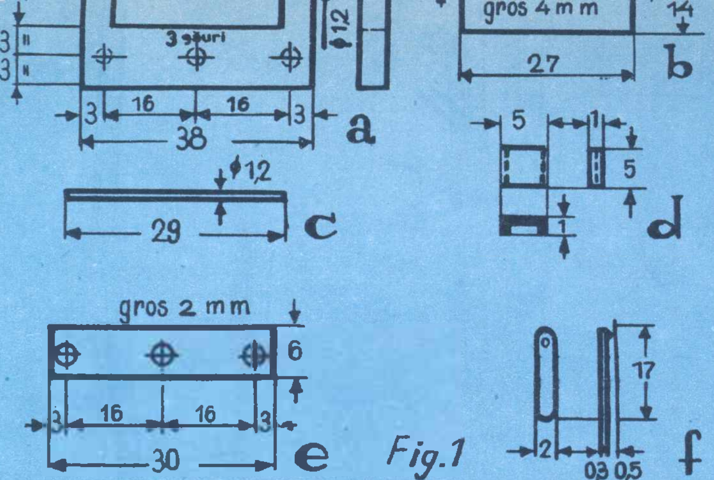
*

Din 1962, «Honda» a început să aibă în campionatul mondial un adversar de temut: «Suzuki». Aceste motociclete, fabricate tot în Japonia, concurează la clasele 50 și 125 cmc (unde au și cîștigat pînă acum cîteva titluri). Despre ele se cunosc următoarele detalii: motorul de 50 cmc este monocilindric, în doi timpi, cu distribuitor rotativ. El dă 11—12 CP la 12 500 ture/min. și imprimă motocicletei (în greutate de 65 kg) o viteză maximă de 160—170 km pe oră. Se mai precizează că pistonul acestui motor este cu un singur segment, iar alezajul și cursa au valorile 40 mm și respectiv 39,5 mm. În ceea ce privește cutia de viteze a motocicletei, ea este construită cu 9 trepte.

Motorul de 125 cmc este bicilindric (alezaj 43 mm, cursă 42,5 mm), în doi timpi, cu distribuitoare rotative și două carburatoare montate pe vilbrochen. El dă 26—28 CP la 12 200 ture/min. și asigură motocicletei (în greutate de 95 kg) o viteză maximă de 200 km pe oră. Cutia de viteze are 8 trepte.

O a treia marcă de motociclete japoneze care au început să se afirme în campionatul mondial al ultimilor ani este «Yamaha». Despre aceste mașini, de 250 cmc, se știe doar că sînt echipate cu motoare în doi timpi, construite în două variante (cu 2 sau 4 cilindri) și că au un cuplu motor foarte mare, la un regim de ture oarecum redus.

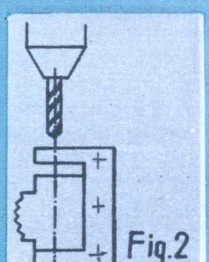
Ing. **P. FLORIAN**



UN COMUTATOR MINIATURĂ

În cele ce urmează se descrie construcția unui comutator de gamă miniatură, executat din materiale la îndemîna amatorului. Numărul de contacte se stabilește în funcție de scopul urmărit. Pentru un radio receptor sînt suficiente 4 × 2 comutări.

Piesa 1 (fig. 1 a) se execută tăind la traforaj, din plexiglas, conturul trasat cu un ac ascuțit. Se ajustează apoi cu o pilă fină. Găurile din piesa 1 se vor trasa fără a le executa. În continuare se va tăia la traforaj piesa 2 (fig. 1 b) tot din plexiglas. După ajustare, se așază subansamblul 2 în scobitura piesei 1 (fig. 2) și se execută gaura de 1,2 mm diametru prin ambele piese. Axul 3 (fig. 1 c) se execută din sîrmă de oțel și trebuie să fie perfect dreaptă, altfel comutatorul se înțepenește. Piesa 4 (fig. 1 d) se execută din tablă de alamă cu grosimea de 0,3 mm. După ajustare se fixează pe piesa 2 prin încălzire, respectînd cotele din desenul 4. Încălzirea se face cu un ciocan de lipit. Se va avea grijă ca prin încălzire să nu se deformeze piesa 2. Contactul 4 se va introduce în piesa 2 pînă la nivel șlefuind apoi cu șmirghel fin piesa 2 împreună cu contactele. Piesa 5 (fig. 1 f) se execută tot din plexiglas cu grosimea de 2 mm. După ce se suprapune peste piesa 1 se dau cele trei găuri cu diametru de 3 mm. Piesa 6 (fig. 1 c) se execută din tablă de alamă cu grosimea de 0,3 mm. După ce se ajustează conturul după cotele din fig. 1 e se face un ambutiu (umflătură) la unul din capete. Acest lucru se execută cu ajutorul unui punctator căruia i s-a teșit vîrful. Operația se execută pe o bucată de plumb sau lemn tare. Se va bate ușor cu ciocanul, astfel ca să se producă numai o umflătură fără a străpunge materialul. Se confecționează astfel 8 bucăți. Contactele 6 se lipesc la piesa 5 prin încălzire ușoară astfel ca să intre în masa piesei 5 la nivel fără a o deforma sau arde (fig. 3). Lipirea contactelor se va face ținînd cont de cotele date în fig. 3 și avînd în vedere ca ambutiurile contactelor să fie spre partea exterioară piesei 5. Urmează lipirea pieselor 5 cu contactele pe piesa 1. Aceasta se face respectînd găurile de 3 mm diametru. Lipirea se va face cu cloroform. Se va avea în vedere o lipire uniformă și pentru aceasta se va ține piesa lipită în menghină timp de două ore. După aceasta comutatorul se asamblează, introducînd piesa 2 între contacte în scobitura piesei 1 și piesa 3 în gaura practicată în piesele 1 și 2. Știftul 3 este mai scurt decît piesa 1. Pentru a nu ieși afară se va topi, cu un ciocan de lipit, piesa 1 în dreptul găurii știftului. Comutatorul este gata și va arăta ca în fig. 5. Pentru buna funcționare a lui se va avea grijă ca cele 8 contacte să calce bine pe piesele 4.


Fig.2

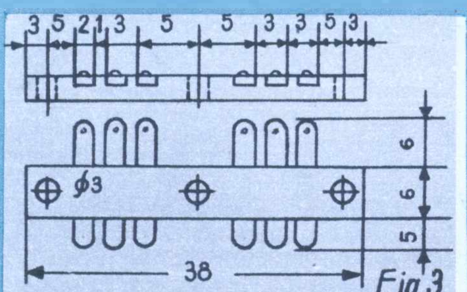


Fig.3

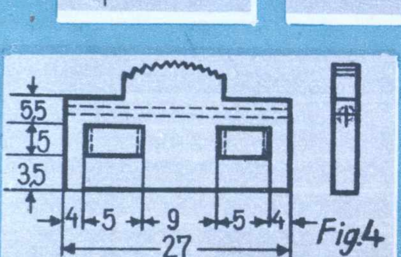
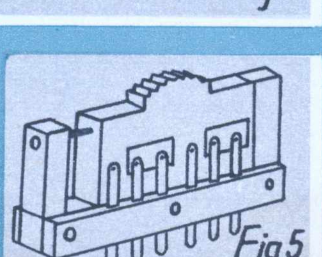


Fig.4


Fig.5

„HAM SPIRIT"

(Din nou despre radioamatorii de recepție)

Marea majoritate a radioamatorilor noștri de emisie-recepție își amintesc cu emoție de perioada «uceniciei» lor în ale radioului, perioada de radioamator de recepție. De neuitat este pentru toți clipa cînd în căștile receptorului construit cu migală de ei înșiși a răsunat, pentru prima dată, semnalele unei stații de radioamator din cine știe ce colț al pămîntului.

Treptat ei au pătruns tainele radioamatorismului, și-au îmbunătățit aparatura, și-au dezvoltat cunoștințele teoretice și îndemînarea de a recepționa semnalele Morse, au învățat procedeul de lucru și codurile folosite în trafic și mai presus de orice s-au pătruns de spiritul radioamatoricesc («ham spirit») însușindu-și o ținută morală și o conduită demnă de un adevărat sportiv.

Și, istoria se repetă. În fiecare an noi zeci și sute de tineri intră în rîndurile radioamatorilor de recepție. Printr-o activitate perseverentă, conștiincioasă și corectă ei își desăvîrșesc pregătirea pentru a deveni buni radioamatori de emisie-recepție.

Din păcate trebuie să arătăm că mai există și excepții. Mai există radioamatori de recepție (puțini, este adevărat) care nu înțeleg că la baza progresului lor trebuie să stea munca perseverentă și care caută să obțină prin mijloace incorecte QSL-uri, diplome sau titluri sportive.

Ca exemple cităm cazul unui «radioamator» de recepție din Pitești care a trimis un log la un concurs internațional, care de fapt nu era rodul muncii sale, ci copia exactă a logului unui radioamator de emisie-recepție din aceeași localitate și cazul unui alt «radioamator» din Brașov care a falsificat QSL-uri pentru a obține mai multe diplome.

Un alt caz ni-l relatează într-o scrisoare și radioamatorul suedez Ullmar Qvick: (SM4DXL). Iată ce scrie acesta:

«Cu toate că am devenit de curînd radioamator emițător (aprilie 1964), am primit destule informații privind recepționarea semnalelor emițătorului meu de 13 wați. Deoarece eu însumi am fost radioamator receptor mulți ani înainte de primirea autorizației de emisie, am găsit interesante rapoartele de recepție. Așa cum fiecare amator emițător știe, calitatea informațiilor date în aceste rapoarte este însă foarte variabilă. Din cele 32 de QSL-uri primite pînă acum de la radioamatori receptori numai 4 din ele cuprind toate datele care îmi sînt necesare. Majoritatea sînt rapoarte corecte, dar nu-mi dau prea multe informații ca să înțeleg cum s-au auzit semnalele mele; totuși eu le-am răspuns trimițîndu-le QSL-ul meu. Am mai primit însă și cîteva QSL-uri, din care am observat că radioamatorii respectivi nu sînt cinstiți și că, de fapt, nici nu au auzit semnalele mele. Îmi pare rău să vă spun că două dintre QSL-urile YO, primite, au acest caracter! Primul QSL raportează recepționarea semnalelor mele în banda de 3,5 MHz, atunci cînd am lucrat cu prima mea stație YO pe această bandă, stație care se găsește în același oraș în care locuiește și radioamatorul receptor în cauză. QSL-ul acestuia conținea însă toate detaliile recepției corect înscrise, așa că deși am fost bănuitor i-am răspuns. Ieri mi-a sosit al doilea QSL. Acesta cuprinde date care nu corespund cu realitatea și de aceea radioamatorul respectiv nu va primi QSL de la mine! El nu a indicat pe QSL-ul lui nici ora recepției, nici stația cu care am lucrat; doar data (data la care am lucrat cu stațiunea din orașul lui) și RST 599 (n-am primit niciodată un astfel de control într-un QSO cu YO!). În schimb îmi cerea detalii despre diploma care era menționată pe QSL-ul meu. Pentru mine este clar: el a văzut QSL-ul meu la radioamatorul cu care am lucrat și mi-a trimis cartea de confirmare ca să-i trimit și eu la rîndul meu.

Poate cineva va spune: de ce să-ți faci probleme din astfel de lucruri neînsemnate? Aș răspunde: Nu este bine ca radioamatorismul, această activitate pasionantă, cea mai frumoasă din lume, să fie bazată exclusiv pe onestitate și corectitudine? Nu este bine ca un raport de recepție să fie într-adevăr o sursă utilă de informații pentru radioamatorul emițător, și nu doar o bucată de hîrtie nefolositoare? Nu, dragă radioamatorule receptor, te rog nu distruge ceea ce noi numim «ham spirit» prin trimiterea unor rapoarte necorecte. Poți fi oare mîndru de QSL-urile pe care le-ai dobîndit prin asemenea procedee? Desigur că nu! Cînd vei primi autorizația de emisie, vei obține oare diploma DXCC în același mod?

Un raport de recepție nu se trimite unui radioamator care lucrează cu o stație din același oraș în care locuiești d-ta; el l-a primit chiar în cursul legăturii. Nu mai are nevoie de altul! Dacă însă vei comunica unei stații că ai recepționat-o în decursul a trei sau patru QSO-uri diferite, atunci, într-adevăr vei fi considerat un bun radioamator receptor, care știe să facă observații folositoare. Un bun raport conține informații privind și RST-ul altor stații auzite cam în același timp. Dacă mă auzi pe mine, de exemplu, și-mi dai controlul RST 569, și în plus îmi comunici că ai auzit pe bandă și pe SM5CAK cu 589, pe SM3DSE cu 579 și pe SM7DQK cu 569, atunci raportul d-tale îmi va furniza informații complete asupra recepționării semnalelor mele în Romînia, mai multe chiar decît dintr-un QSO cu o stație YO de emisie-recepție. Fă o vizită unuia dintre radioamatorii emițători din localitate și uită-te la QSL-urile primite de el; alege QSL-urile de recepție care sînt cele mai detailate și mai judicios întocmite. Studiază-le cu atenție și întocmește-ți QSL-ul propriu după aceste modele.

Dați-mi voie să închei aceste rînduri mulțumind numeroșilor radioamatori romîni cu care am lucrat în QSO-uri foarte plăcute. Mi-am făcut buni prieteni cum sînt: YO8AEZ, 8FR, 8MG și 7VF, ca să menționez doar pe unii dintre ei».

Rîndurile de mai sus nu mai au nevoie de nici un comentariu.

Comisia Centrală a Sportului Radio va analiza însă, cu toată seriozitatea, activitatea radioamatorilor receptori și va lua măsurile corespunzătoare de îndreptare, pentru a se evita, în viitor, repetarea unor abateri de la conduita tradițională a radioamatorilor noștri.

CONSTRUCTORUL ȘI PILOTUL ȘILIMON



Pilotul încercător își leagă parașuta cu mișcări calculate, își potrivește chingile hamului, mai încearcă o dată comenzile aparatului, apoi trage capota din plexiglas a carlingii.

— Gata!

O alunecare, un fîsîit pătrunzător și aripile din duraluminiu, strălucitoare, taie văzduhul. Este primul planor romînesc metalic, de mare performanță, iar acest zbor este întîiul zbor de încercare. Omul care i-a dat startul este chiar constructorul său, inginerul Iosif Șilimon. Sîntem pe aerodromul Ghimbav de lîngă Brașov.

M-am apropiat de tovarășul Șilimon, îndemnat de o sumedenie de întrebări, de gînduri... Dar n-am îndrăznit să-i adresez un cuvînt măcar. Urmărea cu privirea fără să clipească, fiecare înclinare a aripilor, fiecare evoluție din văzduh, iar în mîini frămînta neliniștit fanionul de start.

*

În anul 1944 unul din jucătorii de la F.C. Carpați din Brașov s-a retras din echipă în plină afirmare. Fotbalistul se îndrăgostise, în adevăratul înțeles al cuvîntului, de un alt sport: aviația. Era tînărul inginer Iosif Șilimon, de la I.A.R. Ceea ce l-a atras spre aviație a fost nu numai farmecul zborului, dar mai ales tainele, nedezlegate încă, din tehnica construcțiilor de planoare.

— De fapt, spune dînsul, preocuparea mea pentru zborul fără motor a început la cercul de aeromodelism. Aici am făcut primul plan pentru un aparat de zburat și tot aici am început construcția lui, pe timpul cînd învățam, la Sînpetru, pilotajul...

Planorul început în cercul de aeromodelism de la Brașov și terminat la Școala de zbor la Sînpetru a efectuat primele încercări în vara anului 1949, iar în toamna aceluiași an a fost prezentat, oficial, la mitingul aviatic de la București, organizat de ziarul Scînteia Tineretului. Era primul născut în familia IS-urilor. A fost denumit «IS 1», după inițialele constructorului. În timp ce se efectuau probele pentru omologarea planorului «IS 1» inginerul Iosif Șilimon făcea parte din colectivul de specialiști care elaborau planurile primului tractor romînesc.

— Cititorii noștri vă cunosc numai în calitate de constructor de planoare. Ați vrea să ne spuneți ceva în legătură cu participarea dv. la construcția tractoarelor?

— Am lucrat, cu multă pasiune, la Uzinele «Tractorul» timp de 14 ani. Pentru contribuția adusă la realizarea tractoarelor romînești mi s-a decernat, în anul 1949, Medalia muncii. În tot acest timp, se înțelege, n-am abandonat construcția de planoare. Din 1960 m-am legat în întregime de aerodrom și de construcțiile aeronautice.

Într-adevăr, planorului IS-1 i-au urmat curînd IS-2, apoi cunoscutul IS-3 «Traian Vuia». Cu acest aparat planorismul romînesc a cîștigat primul succes de prestigiu peste hotare: la concursul internațional de zbor fără motor de la Leszno (R.P. Polonă) din 1954 pilotul Mircea Finescu a cîștigat locul I în proba de zbor de viteză pe triunghi de 100 km, constructorul Iosif Șilimon obținînd, prin aceasta, o consacrare internațională. O variantă a planorului IS-3, planorul de acrobație IS-3d a fost expus la tîrgurile internaționale de la Brno, Leipzig, apoi la Pekin și Șanhai, unde s-a bucurat de aprecieri deosebite.

Au urmat noi construcții, zboruri de încercare încununate de succes, zboruri de mari performanțe. Constructorul căuta noi soluții, împărțindu-și timpul între uzină, aerodrom și Institutul Politehnic, unde ocupă postul de conferențiar.

...Iunie 1957. Nouă planoare au decolat de pe aerodromul din Iași îndreptîndu-se spre sud, într-o tentativă de zbor de mare distanță. În carlinga unuia dintre ele se află inginerul Iosif Șilimon. Cele nouă aparate s-au topit curînd în zarea pătată de buclele norilor cumulus, dar condițiile întîlnite pe drum n-au fost cele așteptate. Fronturi de furtună, zboruri în nori, descendențe amenințătoare și iar cumuluși. După ore de luptă încordată aparatul pilotat de Iosif Șilimon a aterizat la Afumați lîngă București, la 305 km de punctul de decolare. Pilotul a cîștigat atunci insigna de planorism a FAI «C-ul» de aur.

Acest zbor a constituit pentru pilotul Șilimon, ceea ce constituise IS 1 pentru Șilimon constructorul. Azi carnetul de zbor al maestrului sportului Iosif Șilimon cuprinde impresionanta cifră de 660 de starturi și ceea ce e interesant este faptul că aceste starturi totalizează un număr de... 660 ore de zbor.

— Cum se explică acest lucru?, l-am întrebat.

— Cred că pentru a trăi cu adevărat frumusețea acestui sport, zborurile trebuie să fie cît mai lungi. M-am străduit întotdeauna să stau cît mai mult în aer, să observ planorul, să-mi măsor puterile în condiții cît mai grele.

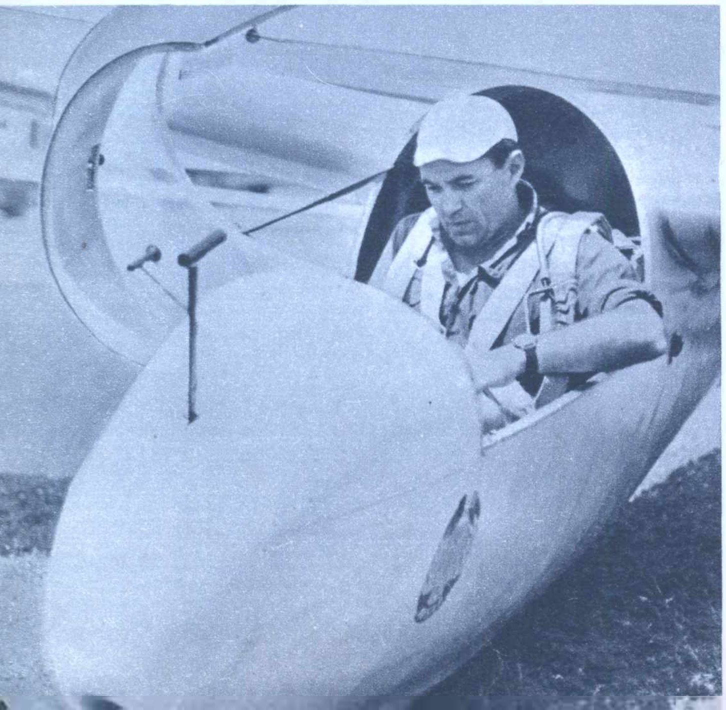
— Care sînt zborurile care v-au lăsat impresii mai deosebite?

— E greu de spus. Totuși cred că cele mai interesante au fost un zbor în triunghi de 200 km, executat la Iași, pe varianta acrobatică a lui IS-3 d, cînd, pe traseu, am fost pus de 20 de ori în situația de a ateriza, de a rata misiunea, dar de 20 de ori am găsit cîte o ieșire, în ultima clipă. Iar al doilea, zborul de 5 200 m altitudine deasupra munților, cînd era pur și simplu să înghet de frig.

Pentru activitatea sa în domeniul planorismului, Federația Aeronautică Internațională a acordat inginerului Șilimon o înaltă distincție: diploma Paul Tissandier.

Am asistat la încercarea primului planor metalic romînesc. Și urmărindu-i zborul, am numărat, în gînd, construcțiile anterioare purtînd inițialele IS. Sînt 20. Douăzeci de tipuri de aparate de zburat. Poate, constructorul a ținut ca în acest fel să sărbătorească douăzeci de ani de cînd s-a îndrăgostit de planorism.

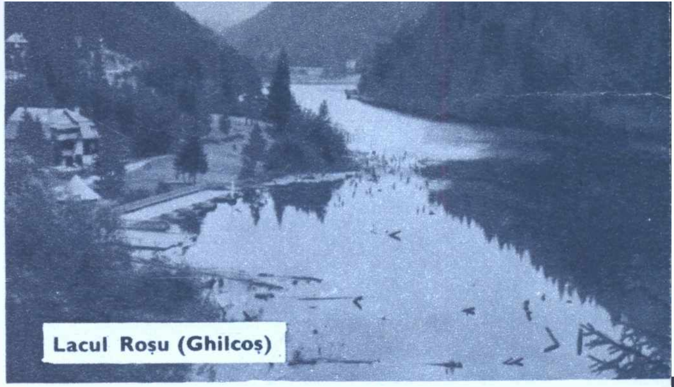
Viorel TONCEANU



Ing. Iosif Șilimon, pregătindu-se de start, la Campionatul republican de planorism din 1957 — Pitești

CURIOZITĂȚI TURISTICE

Lacurile „Roșii"



Lacul Roșu (Ghilcoș)

Despre renumita stațiune Lacul Roșu cine n-a auzit? Important punct de atracție pentru turiști, lacul din stațiune este cel mai tînăr lac natural din țara noastră S-a format acum o sută și mai bine de ani (în 1838). De pe povirnișul muntelui Ghilcoș s-a produs o alunecare de teren, care a închis valea și a zăvorit un curs de apă. Astfel s-a născut lacul. În zilele însorite peretele roșiatic al muntelui Suhard se oglindește în lac. Primăvara și toamna, in timpul ploilor, piraiele aduc cu ele mult nisip roșiatic. Chiar și un piriu ce se varsă în lac se numește tot «Roșu». Pentru toate aceste motive lacului i se spune «Lacul Roșu».

Un lucru mai puțin cunoscut de amatorii de turism este acela că mai există, in peisajul țării noastre, și alte lacuri care poartă aceeași denumire, mai mult sau mai puțin adecvată.

În masivul Făgăraș, pe fundul unei căldări glaciare, «Căldarea Zîrnei», cale de cinci ore de la cabana Urlea, se găsesc cinci lacuri dintre care Lacul «Roșu» este cel mai frumos, deși numele i se potrivește mai puțin.

În bătrînul masiv al Girbovei (munții Baiului), pe itinerariul Predeal — Susai — Piciorul Boului — Valea Lacul Roșu, descoperim de asemenea un lac «Roșu», singurul de altfel în acești munți. El nu se impune prin spectaculozitate, dar denumirea pare să-i fi fost dată din pricina fundului său feruginos.

Un alt lac «Roșu» intilnim și pe muntele Penteleu, în munții Buzăului. Aici abundă însă verdele intens, lacul fiind acoperit cu lintiță și plante de baltă. Dimensiunile sale sint modeste. El este accesibil de la Nehoi, Covasna sau Întorsura Buzăului, pe o potecă pină la stina de pe Penteleu.

În munții Paring stau la indemina turistului lacurile «Roșii», situate în circuitul glaciar cu același nume. Veritabile «ochiuri de mare», ele sînt o binemeritată tentație în drumeția montană pentru cei care străbat creasta spre virful semeț al Mîndrei. Din șaua Mîndrei iezerele se arată în toată frumusețea lor.

În sfirșit, semnalăm prezența unui lac «Roșu» in Delta Dunării și în vecinătatea lui, o rudă mai mică — lacul «Roșuleț». Accesul spre aceste două ghioluri se face prin canalul Litcov — cel mai lung canal din Deltă — cu ajutorul unor vase ocazionale cu pescaj mic, sau cu lotcile dinspre Sulina prin canalul Busurca și salba ghiolurilor vecine. În aceste locuri se simt in largul lor lebedele și mistreții.

În creierul munților, oglindind mirajul stîncilor cu magica paletă a culorii sau în împărăția de apă, de plaur și de stuf, a Deltei, lacurile «Roșii» trezesc încintarea prin farmecul lor inedit și tulburător.

FEL DE FEL

● Industria electronică japoneză a realizat, ca o ultimă noutate în domeniul construcției de radioreceptoare, o umbrelă radio. Este vorba de un mic radioreceptor cu tranzistori, alimentat de o baterie de 3 volți, introdus în mîner. Sîrmele umbrelei servesc drept antenă.

● Jim Whittcaker, primul alpinist american care a escaladat vîrful Everest a fost invitat, cu cîtva timp în urmă, ca să vorbească despre această performanță deținuților dintr-o închisoare. Interesant de menționat că organizatorii acestei «intîlniri» i-au pus în vedere cunoscutului sportiv american să nu insiste prea mult asupra procedeelor tehnice de escaladă sau de coborîre și să nu aducă pentru demonstrație nici corzi și nici alt material tehnic.

Se zice că în orice împrejurare, prevederea este mama înțelepciunii.

● În Franța, la tabloul de bord al unor autovehicule s-a instalat o imagine cu un cap de mort care devine luminoasă de îndată ce șoferul depășește viteza de 100 km/h. Se speră că în felul acesta numărul accidentelor de circulație se va reduce.

● Doi militari britanici din trupele de geniu — subofițerul Jerry Dineen (30 de ani) și caporalul Bob McCann (26 de ani) — au stat timp de zece zile sub apă, la adîncimea de cinci metri. Experiența aceasta s-a desfășurat în cadrul «Salonului nautic» organizat, cu cîteva săptămîni în urmă, la clubul «Olimpia» din Londra. Instalați într-o construcție transparentă de «Perspex», de 12 mm grosime, cei doi militari și-au desfășurat în mod normal activitatea, jucînd șah sau cărți, făcînd lectură etc. Alimentele le-au fost transmise prin containere etanșe.

● Doctorul Mircea Suciu Sibianu este unul din cei mai în vîrstă purtători ai «Insignei de Polisportiv». La vîrsta de 75 de ani el a reușit să treacă toate probele necesare obținerii insignei gradul I. În îndelungata sa activitate, medicul polisportiv a mai obținut un premiu I cu prilejul unui concurs de biciclete de oraș pe cînd avea 71 de ani, și un loc doi la patinaj pe cînd avea 64 de ani.

● Pentru a ajunge pe vîrful unui munte înalt de 1 200 metri, un sportiv consumă o cantitate de energie egală cu cea necesară pentru a parcurge 50 kilometri pe un drum drept și neted.

● Pe autostrada Hamburg-Bremen (R.F.G.) a apărut un nou semn de circulație care îi avertizează pe conducătorii de autovehicule că intră într-o zonă în care avioanele zboară la mică înălțime. Amplasat în mijlocul unui triunghi format din bandă colorată, mica siluetă de avion speră să contribuie, în felul ei, la reducerea accidentelor înregistrate pe unele porțiuni ale acestei artere atît de circulate.

● În R.S. Cehoslovacă a fost construit un avion cu reacție — școală, denumit «Delfin». El prezintă avantaj prin faptul că la bordul său se poate studia pilotajul, trecîndu-se direct de la pregătirea de pe sol la conducerea propriu-zisă a avionului. În felul acesta este exclus instructajul la bordul avionului cu piston.

MAȘINĂ ELECTRONICĂ CARE IDENTIFICĂ LITERE ȘI CIFRE

La Institutul politehnic din Kaunas (R.S.S. Lituaniană) a fost realizat un dispozitiv care introduce automat în mașina electronică de calcul simbolurile numerice și alfabetice ale documentelor scrise la mașină.

În prezent, mașinile electronice, care efectuează calcule cu viteza fulgerului, dirijează procese tehnologice și chiar joacă șah. Ele nu pot însă să distingă textele, cu cifre și litere, scrise de mînă sau la mașină, contururile desenelor sau imaginilor grafice. Semnele numerice și comenzile trebuie executate sub formă de puncte pe o bandă perforată pentru a fi traduse în «limba» înțeleasă de mașină.

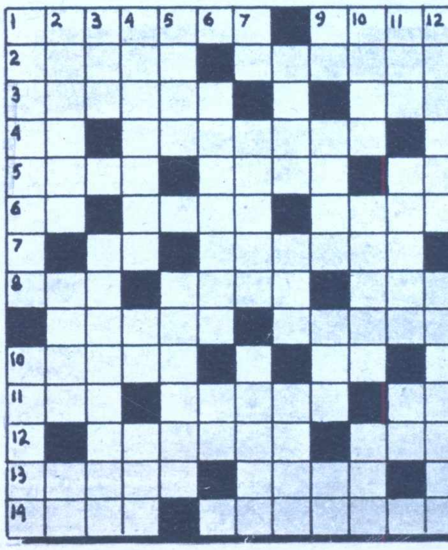
Noul dispozitiv proiectează numărul ce urmează să fie introdus în calculator pe un convertizor fotodiodic, numit matriță. Semnalele se transformă în impulsuri electrice, adică direct într-un cod binar corespunzător fiecărui număr proiectat. Numerele identificate sînt imprimate pe hîrtie și pot fi introduse automat sau manual în cîmpul vizual al automatului. Viteza de introducere este de 1 000 semne/sec.

TURISM

ORIZONTAL: 1) Viață de tabără, în aer liber — Mijloc... moto folosit de turiști. 2) Străbate frumoasele chei ale Turzii — Face parte din îmbrăcămintea turiștilor. 3) Portbagajul celor porniți în drumeție — Trasee... pentru turismul nautic. 4) Din primăvară în primăvară — Mașină din categoria «turismelor de serie» — Colț de natură! 5) Delicioase sînt cele negre... — Lacul... în apropierea căruia se află cabana «Casa turiștilor» — De calitate superioară (pl.). 6) Pronume — Privită din vîrful stîncilor — Drumul apelor. 7) Afirmație — Termen uzual în turismul de munte însemnînd «partea muntelui orientată către soare» — În Semenic! 8) Amenință buna desfășurare a excursiei... — Colț de stîncă — Pîrîul Rece... la obîrșie. 9) Împărăția caprei negre și a șoimului din tărie (pl) — Acționată de vînt. 10) Gura lui... este între Cîmpulung și Suceava — Una și alta! — Turiștii îl doresc mereu senin. 11) Trei sferturi din cale! — Cabană în zona turistică a munților Gutîiului — În mîna turiștilor, a schiorilor și în cutia de chibrit. 12) Afluent al Trotușului — Ușor de urcat sau de străbătut. 13) Aici cad grăunțele din coșul morii înainte de a trece printre pietre (pl.) — Conjugat de turiști în drum spre crestele pline de farmec ale munților — Fragment dintr-o cursă de motociclism. 14) Drum prin parc, străjuit de arbori sau de flori — Concurs sportiv de mare importanță... turistică.

VERTICAL: 1) Cabană turistică în Bucegi, la altitudinea de 2 025 m — O consultă turiștii înainte de plecare. 2) A se avînta, a sări — Cea mai înaltă cabană din Bucegi — Dînsul. 3) Muntele... din zona turistică a Caransebeșului — Turism, călătorie. 4) Cabană de la care turiștii pot atinge vîrful Cocora urmînd timp de o oră poteca marcată cu bandă albastră — Aproape nou... — Vîrfuri stîncoase ca acelea ale Morarului din Bucegi. 5) Afluent al Dunării — Căi de circulație pentru mijloace de transport ciclo, auto sau moto. 6) Tip de motoretă sau lanț de munți — Gol... goluț. 7) La Harghita! — Adiere de vînt lină și răcoritoare — Pasăre migratoare din fauna stepelor. 8) Se ține scai de motocicletă! — Pronume — ...Gagarin. 9) La intrare în Snagov... — Pomi fructiferi — Munți vulcanici și depresiune în nordul țării — Întrebare. 10) Adăpost temporar în care turistul își poate petrece noaptea ferit de intemperii — Folositoare — Cîmp semănat. 11) A se plictisi — Cei trei... din zona turistică Borsec sau de lîngă Predeal — Prefix pentru doi. 12) Automobil din categoria «mare turism», participant la raliuri — Timp potrivit pentru tabere la munte și la mare. 13) Ne permite să admirăm minunate priveliști — Poezie lirică — În turism! 14) Drum parcurs de turiști — Parcă ține mai mult decît șaizeci de minute cînd ești obosit de drum! (pl.)

Ion PASCAL



Dezlegarea careului «Sub apă», publicat în numărul trecut:
Scufundători — Labă — Acțiune — S — Aparat — Apăsat — La — Aval — A — Psi — Oca — Itan — Siac — M — Urnit — Aer — L — Brațe — Supapă — Ar — Ta — Pa — Iță — Vînător — Miori — Ade — Inota — Ral — Nări — Obosi — Vi — S — Vatră — Caiac — Adîncă — Bazine.

COPERTA I: „Din cosmonavă, în spațiul cosmic", ilustrație de V. WEGEMANN

REDACȚIA: București, Str. Episcopiei nr. 9; Raionul „30 Decembrie". Telefon: 15.07.88; 16.78.68. TIPARUL: Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii" București. ABONAMENTE: 1 an — 36 lei; 6 luni — 18 lei; 3 luni — 9 lei.

C. nr. 51632 PREȚUL 3 LEI 43.807

Pianina *Doina*

UN INSTRUMENT MUZICAL DE CALITATE

- **7 octave întindere**
- **Sonoritate amplă, timbru plăcut**
- **Dimensiuni reduse (115 ×113 ×58 cm)**
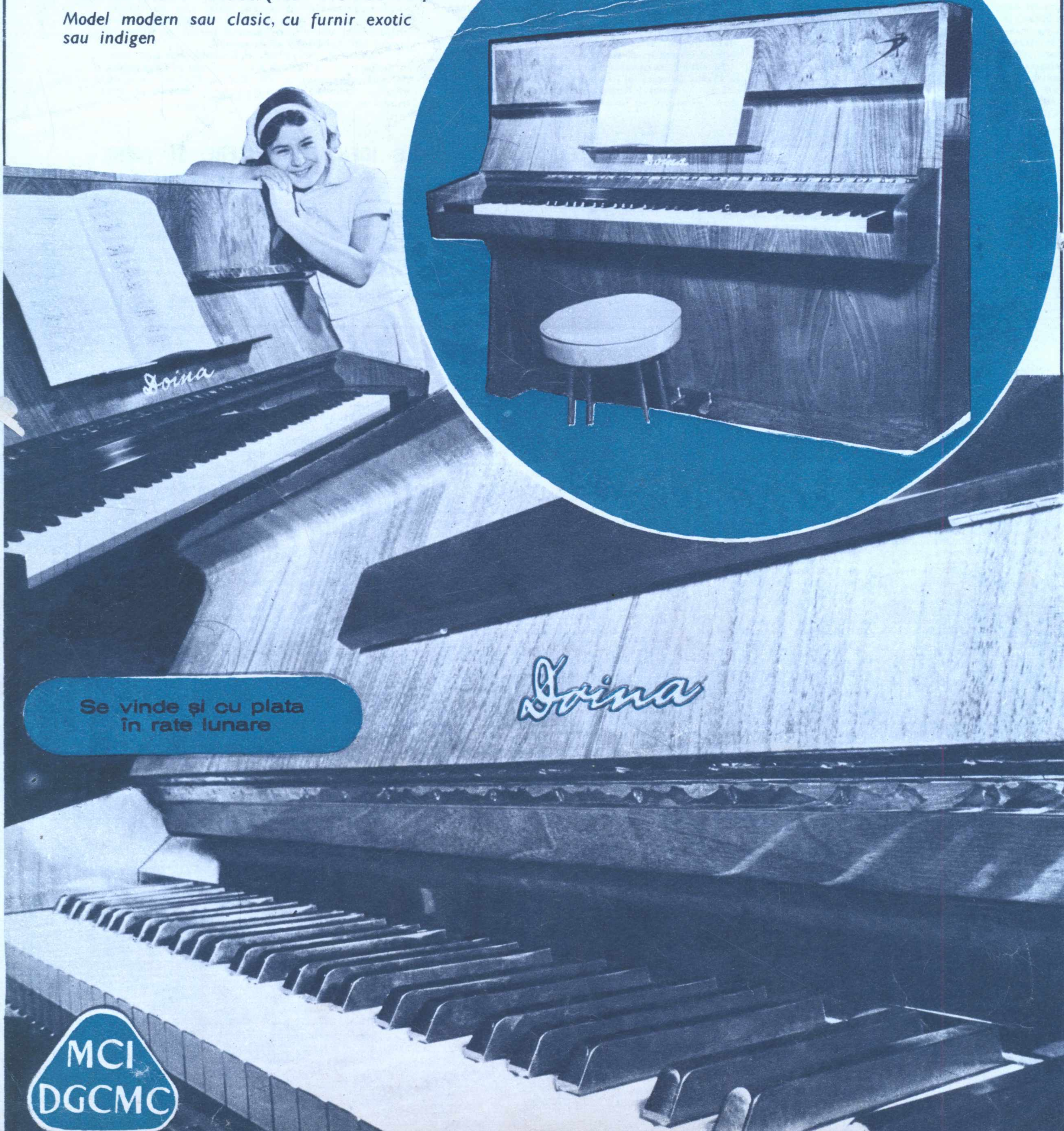
Model modern sau clasic, cu furnir exotic sau indigen

